ALFRED DRAPER
Operaţiunea
„PEŞTE”.
Cum a fost salvat aurul Europei 1939 – 1945
Traducere din limba franceză de
CRISTINA B01C0 1983
EDITURA POLITICĂ
Bucureşti
9
Redactor: SANDA MIHĂESCU-BOROIANU
Coperta: AUREL BULACU
© W79 ALFRED DRAPER
OPERATION FISH
Ediţie originală: ISBN O 304300683
Cassell Ltd., London şi Librairie Pion, 1980, Paris

Rezultat al unor ani de intense cercetări nu numai în foarte multe arhive şi lucrări, dar şi printre numeroase personalităţi şi persoane implicate în acţiune, cartea ziaristului britanic Alfred Draper *Operaţiunea „Peşte”,* pe care o punem la dispoziţia cititorului, este consacrată operaţiunilor propriu-zise, implicaţiilor politico-militare generate de evacuarea aurului şi valorilor britanice, a depozitelor Băncii Angliei în Canada, precum şi acţiunilor similare întreprinse de alte state europene, continuând şi în felul acesta lupta lor împotriva Germaniei hitleriste, pentru redobândirea independenţei şi suveranităţii naţionale.

Cartea este o evocare inedită şi interesantă a unor operaţiuni efectuate în cel mai deplin secret, cu un înalt profesionalism şi spirit de sacrificiu, care se înscriu în uriaşa bătălie dusă de popoarele statelor din coaliţia antihitleristă – bătălie în care trupele sovietice au dat lovituri hotărâtoare maşinii de război naziste –, de alte popoare, printre care şi poporul român, de mişcările de

Rezistenţă şi partizani, de milioanele şi milioanele de luptători antifascişti de pretutindeni pentru salvgardarea cauzei sacre a libertăţii în cel de al doilea război mondial.

Editura politică

MAREA BRITANIE
SINGURA

Rareori păruse Anglia atât de proaspătă, înverzită şi plăcută ca în acea zi de marţi 18 iulie 1940; valul de căldură sufocantă din luna trecută cedase locul unui cer acoperit şi unor repetate averse de ploaie, iar termometrul scăzuse la aproximativ 18°. Schimbare binevenită, căci ea nu numai că însemna o pauză faţă de temperatura aproape insuportabilă din luna precedentă, dar dădea englezilor ocazia să se pasioneze pentru unul din subiectele favorite de conversaţie – starea vremii. Ploaia atât de mult aşteptată binecuvântase câmpurile cu o splendidă şi luxuriantă culoare de smarald, Londra nu mai era un cuptor, iar oamenii îşi pierduseră apatia, regăsindu-şi din nou elanul. Dar, în fond, nu prea aveau de ce să se bucure.

Într-adevăr, ţara era pe punctul de a traversa cea mai neagră perioadă din lunga sa istorie atât de agitată. De cealaltă parte a Manecii se aduna o mare „armada" de ambarcaţiuni şi şalande, destinată să transporte pe strâmta fâşie de mare o armată germană în aparenţă invincibilă, cu scopul de a invada şi a cuceri Anglia. Oricât de prost echipată era Anglia pentru a înfrunta pericolul, în aer domnea un fel de euforic, asemănătoare cu atitudinea de sfidare şi curajul exacerbat pe care-l întâlneşti adeseori la cei ce se află încolţiţi undeva, atunci când orice speranţă pare pierdută. Naţiunea acţiona ca un condamnat care-şi fumează ultima ţigară în faţa plutonului de execuţie.

Printr-un miracol, floarea armatei britanice fusese evacuată de la Dunkerque, după ce abandonase însă pe plajă cea mai mare parte din echipament. Franţa capitulase fără glorie, iar Marea Britanie rămânea singură. Totuşi englezii păreau optimişti în ceea ce priveşte viitorul,

ca şi cum gândul că finalul războiului nu mai depindea decât de ei i-ar fi reconfortat. Această stare de spirit se exprimă prin vânzarea record a cărţilor poştale ce conţineau următoarea încurajare: „Nu suntem interesaţi de posibilităţile înfrângerii. Ele nu există”. Această frază, preluată dintr-o celebră declaraţie a reginei Victoria, era etalată deasupra tejghelelor din debitele de tutun şi din băcănii şi ocupa locul de cinste în dosul barurilor din numeroase cafenele. Citatul complet era încadrat şi atârna pe perete în biroul lui Winston Churchill, în sala Consiliului de Miniştri aflată în subteran, la adăpost de bombardamente, în subsolul Whitehall-ului.

Cu toate acestea, posibilitatea înfrângerii exista, nimeni nu ştia mai bine acest lucru decât însuşi Winston Churchill, dar el ţinea populaţia departe de această teamă şi, dimpotrivă, o încuraja şi o inspira prin înflăcărate discursuri. Cu toate că nu promitea decât suferinţe, sânge şi lacrimi, nimeni nu se îndoia că englezii vor răspunde celebrului său apel din 4 iunie:

„Ne vom bate până la capăt... Ne vom bate pe plaje, ne vom bate pe terenurile de aviaţie, ne vom bate pe câmpii şi pe străzi, ne vom bate pe coline; nu vom capitula niciodată...”

Era un limbaj energic, după insipidele discursuri ale precedentului prim-ministru Neville Chamberlain. Tunetul şi bubuiturile din frazele lui Churchill conţineau un asemenea magnetism, încât puţină lume se întreba cu ce arme aveau să lupte.

În aceeaşi zi de 18 iulie, la Berlin, Hitler asista la defilarea soldaţilor săi victorioşi, iar pasul lor de gâscă răsuna cu aroganţă pe sub poarta Brandenburg. Era convins că în scurtă vreme va fi stăpânul Europei, deoarece ultima etapă a planului său de cucerire totală începuse atunci când, cu două zile mai devreme, emisese directiva nr. 16, prin care lansa operaţiunea „Leul de mare”:

„Dat fiind că Anglia, în ciuda situaţiei sale militare deznădăjduite, nu s-a arătat până acum dornică de a găsi

un compromis, am hotărât să încep să pregătesc şi, dacă va fi necesar, să întreprind invadarea Angliei.

Această operaţiune este dictată de necesitatea de a elimina Marea Britanie ca bază de unde ar pu ea îi dus războiul împotriva Germaniei şi, dacă va fi necesar, insula va fi ocupată".

După această manifestare de resentiment faţă de atitudinea „lipsită de judecată" a Angliei, Hitler Le-a „xpus amănunţit şefilor de stat-major planurile sale.

În Anglia, evident, nimeni nu era la curent cu noua directivă secretă; dar aceasta nu schimba nimic; engezii se blindaseră însă pentru inevitabil şi aşteptau în orice moment ca armada de nave care transporta trupe să ridice ancora pentru a traversa strâmtul canal ce separă Anglia de continent. Se gândeau că ar fi o nebunie din partea lui Hitler; cucerito îi neînvinşi până acum ar fi aruncaţi în mare de către o armată prost echipată, susţinută de o gardă de voluntari ce nu poseda ca arme decât puşti de vânătoare, săbii sau baionete fixate la capătul unor ţevi mnalice. Nimeni nu era demoralizat la gândul că aceste arme primitive erau neputincioase în faţa armelor germane moderne şi cu un înalt grad de mecanizare. Sentimentul general era că apărătorii nu vor avea mult de furcă, deoarece se prevestea cu optimism că Marina regală va scufunda marea masă a invadatorilor înainte ca aceştia să fi pus piciorul pe plajă. Această idee s-a confirmat atunci când Hitler, într-un mod foarte neaşteptat, a făcut propuneri de pace. Într-un lung discurs pronunţat în Reichstag, la 19 iulie, el a întins ramura de măslin cu aceste cuvinte suave: „Nu văd pentru ce motiv acest război ar trebui să continue... Herr Churchill ar trebui să mă creadă o dată pentru totdeauna atunci când anunţ că un mare imperiu va fi distrus, un imperiu căruia n-am avut niciodată intenţia să-i aduc prejudicii".

Vocea lui era impregnată de durere când reproşa răului de Churchill şi colegilor săi că pun Marea Britanie într-o situaţie atât de periculoasă: „Simt aproape o suferinţă la gândul că aş putea fi alesul destinului pentru a

da lovitura fatală edificiului pe care aceşti oameni l-au făcut deja să se clatine…”

Captivat de Hitler, auditoriul a putut, fără îndoială, să-şi strige aprobarea în faţa acestei oferte mincinoase de a opri vărsarea de sânge, dar, când englezii au citit în ziarele lor aceste avansuri de pace, le-au tratat cu un dispreţ glacial; gluma era de prost gust.

Churchill nu a răspuns, lăsând în grija lordului Halifax, ministrul afacerilor externe, grija de a informa poporul şi pe führer: „Nu vom înceta lupta decât atunci când libertatea va fi asigurată”.

Publicul englez a aplaudat cuvintele lui Halifax clar entuziasmul ar fi fost totuşi ceva mai scăzut dacă publicul ar fi putut înţelege semnificaţia declaraţiei făcute în Camera Comunelor, la 18 iulie, de către ministrul de finanţe, sub forma unui răspuns scris. Această declaraţie a avut atât de puţin răsunet, încât cotidienele populare nici n-au menţionat-o, iar ziarul „Times” a reprodus-o doar la coloana intitulată „Scurte ştiri din oraş”.

Cu toate acestea, declaraţia atât de ştearsă a ministrului acoperea una din hotărârile cele mai grave luate de Churchill în tot timpul războiului: o lovitură de pocher care, dacă ar fi eşuat, ar fi antrenat un dezastru de o asemenea amploare, încât Anglia ar fi fost silită să cerşească pacea. Şi acţiunea a fost condusă într-un secret atât de mare, încât aproape că nu s-a scris nimic negru pe alb şi a fost organizată verbal de către o mână de oameni. Nu s-a dat niciun comunicat oficial; hotărâri de primă importanţă au fost adeseori mâzgălite pe capete de hârtie. Dacă s-ar fi produs indiscreţii, acestea ar fi dat o lovitură grea moralului ţării, deoarece ar fi scos la iveală faptul că Churchill şi cabinetul său de război admiteau posibilitatea înfrângerii.

La sfârşitul lui mai, când Franţa se clătina şi se afla în pragul falimentului, Churchill convocase cabinetul de război în şedinţă secretă, pentru a examina proiectul trimiterii pe mare, în Canada, a enormului stoc de aur adăpostit în subsolurile Băncii Angliei, pe Threadneedle

Street. O hotărâre şi mai importantă a fost aceea de a evacua toate valorile străine negociabile, aparţinând particularilor şi firmelor, de-a lungul unui ocean împânzit cu submarine, până la un depozit secret aflat la Montréal. împreună cu aurul, aceste valori reprezentau aproape întreaga avuţie a An gliei, acumulată de generaţii de neguţători aventurieri şi întreprinzători ca şi de industriaşi, mari şi mici.

Planul respectiv reprezenta ultima şansă de supravieţuire. Dacă germanii ar fi debarcat şi dacă aurul şi valorile ar fi căzut în mâinile lor, acest bastion al democraţiei pe care-l reprezenta Anglia ar fi fost nimicit, căci fără aur şi valori nu ar mai fi fost posibil să se cumpere dolari. Şi fără dolari ar fi fost imposibil să se achiziţioneze armele şi materialul de război din singura sursă posibilă – Statele Unite, sub regimul de *cash-and-carry*[1].

Incredibila lovitură de pocher a fost dată. Spre finele lui iunie şi începutul lui iulie, aurul şi valorile au fost încărcate în secret la bordul vechiului cuirasat *Revenge,* a doua din cele mai rapide crucişătoare din Marina regală şi a trei pacheboturi rapide, care le-au transportat în portul Ha ifax din Noua Scoţie. Când ministrul de finanţe şi-a făcut declaraţia în faţa Camerei Comunelor, totul se afla în securitate, în afara oricărui pericol de a căci: a în ghearele lui Hitler. Deşi pericolul de a cădea în mâinile duşmanului dispăruse, această declaraţie circumspectă şi deliberat vagă nu indica ceea ce se făcuse în realitate. Operaţiunea, strălucit executată, ar fi meritat un omagiu pe măsura lui Churchill, dar care ar fi fost contrar vederilor primului ministru. Într-adevăr, el voia ca această acţiune să rămână secretă şi aşa a şi rămas încă multă vreme după sfârşitul războiului. Lăsând pe ministrul de finanţe să facă o declaraţie vagă în faţa Camerei Comunelor, el a realizat o magistrală manevră politică.

Sir Kingsley Wood era un om destul de neînsemnat şi lipsit de darul elocinţei; vocea sa piţigaiată nu-i uşura

1 *Cash-and-carry* — „Plătiţi cu bani gheaţă şi ridicaţi“.

folosirea unor fraze sonore şi capabile să captiveze auditoriul. La aceasta se adăuga inconvenientul de a fi fost catalogat ca unul din adepţii acordurilor de la München. Cu toate acestea, a preferat să-şi expună declaraţia sub formă de răspuns scris la o întrebare, în felul acesta atrăgând şi mai puţin atenţia. Se poate presupune aşadar că această metodă a fost aleasă în mod deliberat pentru a informa despre decizia crucială luată de guvern fără acordul şi chiar fără încunoştinţarea celor care erau în realitate proprietarii valorilor, cu speranţa că aceasta va trece neobservată. Ceea ce s-a şi întâmplat.

Ziarul „Times", printre ai cărui cititori trebuie să se fi numărat o mare parte din deţinătorii valorilor ieşite din ţară, a împins această ştire în pagina a 8-a, ceea ce dovedeşte în mod evident că importanţa sa le-a scăpat ziariştilor:

„Într-un răspuns scris la întrebarea parlamentărilor, anunţând ridicarea embargoului pe tranzacţiile în valori americane şi canadiene, ministrul de finanţe arată că grosul acestor valori este pe cale de a fi trimis în Canada. Ministrul re evă că un ordin al Consiliului autorizează Tezaurul să dea instrucţiuni privind paza şi dispoziţia valorilor conservate în această ţară. Pentru ca valorile americane şi celeilalte, negociabi e în afara Regatului Unit, să poată continua a fi mobilizate în mod normal este oportun ca ele să fie depuse în America de Nord; în consecinţă, grosul valorilor în chestiune este depus în Canada, aşteptând realizarea lor".

Valorile nenegociabile în afara Regatului Unit nu au fost transportate în mare grabă de cealaltă parte a Atlanticului pentru bunul motiv că, dacă insula ar fi fost cucerită, ele nu ar fi putut folosi naziştilor. Cu totul altfel se punea problema pentru aur şi valorile care puteau fi vândute pe dolari.

Astfel a fost menţionată pe scurt o hotărâre care putea influenţa întregul mers al războiului. Ziarul „Daily Express", cotidian cu unul din cele mai mari tiraje, al cărui proprietar era lordul Beaverbrook, pe atunci ministru al

producţiei aeronautice, a ignorat complet această ştire, cu toate că ziarul era perfect conştient de pericolele groaznice prin care trecea ţara. În ziua aceea, sub titlul senzaţional „Avion doborât”, ziarul relata pe larg un atac efectuat de bombardierele engleze asupra vastei flote de nave şi şalande ce se concentrau în porturile din Marea Manecii.

Răsfoind ziarele vechi din acele zile cruciale, ne dăm seama că se terminase cu certitudinea naivă ce marcase perioada „războiului ciudat” şi că ţara începea să-şi dea seama că o aşteptau timpuri grele. Se zvonea că Churchill le dăduse miniştrilor instrucţiuni să stea nopţile în ministere. Memorandumul confidenţial prin care indica cu fermitate că nu va tolera niciun defetism nu a fost dat publicităţii: „Primul ministru consideră că toţi servitorii maiestăţii sale care ocupă – un post înalt vor da exemplu de fermitate şi hotărâre. Ei trebuie să vegheze la reprimarea oricărei exprimări a unor păreri false sau greşit interpretate atât în jurul lor cât şi venind din partea subalternilor”. El cerea ca orice persoană care ar fi răspândit defetismul sau descurajarea să fie concediată.

Este adevărat că Dunkerque a însemnat o evacuare reuşită şi forţele engleze au putut să ducă o luptă de ariergardă tenace şi eroică, dar nu se poate spune că a fost o victorie. Totuşi, nimeni nu voia să rişte o concediere, punând la îndoială declaraţiile lui Churchill. Şi avertismentul său dur era suficient pentru ca mina de persoane la curent cu evacuarea secretă în Canada a aurului şi a valorilor naţiunii să nu permită să circule nici cel mai mic zvon în legătură cu faptul că guvernul trecuse prin momente de panică. Posibilitatea unei înfrângeri era poate reală, dar vai de cel care-şi exprima în public îndoielile sale intime; aceste îndoieli nici nu trebuiau să existe. Evident, în afara oamenilor care luaseră hotărârea crucială de a goli vistieria naţiunii şi de a-i trimite conţinutul într-un loc sigur.

Nu numai oamenii de la putere trebuiau să-şi ţină gura – ci *orice persoană* care s-ar fi făcut vinovată de aluzii

defetiste risca pedepse grele. Un bărbat care fusese surprins într-o cafenea spunând soldaţilor canadieni: „Nu luptaţi pentru Anglia. Churchill este un... Tot guvernul e putred până-n măduva oaselor”, a fost chemat în faţa unui tribunal şi condamnat la trei luni închisoare. Un altul, care aprobase „deschiderea” spre pace a lui Hitler, a suferit o condamnare şi mai grea: douăsprezece luni de închisoare.

Într-o ţară cu o atmosferă atât de războinică şi patriotică era firesc să izbucnească controverse pe problemele cele mai neînsemnate. Iată, de pildă, una încântătoare, pe care este amuzant s-o citim cu aproximativ patruzeci de ani mai târziu. Deasupra coastei sudice aveau loc aproape zilnic lupte aeriene între avioane de vânătoare. Radiodifuziunea britanică (BBC) a dat o relatare a uneia dintre lupte făcută de un martor ocular, în timp ce văzduhul era brăzdat de dire de vapori lăsaţi de avioanele Spitfire şi Hurricane ce luptau împotriva avioanelor Luftwaffei. Această emisiune a devenit o problemă de stat în tribuna cititorilor ziarului „Times”, mulţi dintre aceştia acuzând BBC-ul de a fi comis o grosolană eroare de raţionament. Cititorii considerau foarte şocant ca o asemenea întâlnire să fie tratată ca o finală dintr-o întrecere sportivă. În acelaşi timp guvernul îşi dădea seama că, chiar în timp de război, viaţa trebuia să păstreze o oarecare asemănare cu viaţa normală. Tocmai de aceea teatrele şi cinematografele făceau afaceri excelente. Şi totuşi existenţa războiului nu putea fi uitată multă vreme. Cunoscutul critic dramatic Paul Holt scria în „Daily Express”:

„Nu există o singură fiinţă în această ţară care să nu se oprească cel puţin o clipă în cursul zilei pentru a-şi pune întrebări despre război şi a se întreba ce va face America”.

Era o neliniște sinceră, căci mulţi se temeau că Statele Unite preferă să vadă Marea Britanie scufundându-se mai curând decât să fie antrenate într-un război care nu privea Lumea Nouă.

Din fericire pentru Anglia, Roosevelt susţinea că viitorul lumii libere depindea de capacitatea de rezistenţă

a Marii Britanii, şi răspunsul său la întrebarea ce frământase criticul dramatic a fost stabilirea regimului de *cash-and-carry*. Statele Unite se angajau să furnizeze toate armele şi materiile prime necesare pentru continuarea războiului, cu condiţia de a fi p-ătite în dolari. Şi Churchill a făcut în aşa fel încât acest deziderat să se poată realiza, trimiţând pe ascuns în Canada avuţia ţării.

În afară de Churchill, de colaboratorii săi apropiaţi, de câţiva specialişti în finanţe de la Banca Angliei şi de la Tezaur şi de marinarii câtorva nave, nimeni nu a ştiut că, în timpul unor zile de aşteptări pline de anxietate, supravieţuirea naţiunii a depins de sosirea în portul Halifax a circa jumătate de duzină de nave.

Primul ministru s-a făcut vinovat de duplicitate, dar tăcerea sa era scuzabilă. Efectul asupra moralului ţării ar fi fost catastrofal dacă ar fi dezvăluit că discursuri e safe nobile şi emoţionante, cerând poporului să se bată într-o situaţie de inferioritate nespus de mare, nu însemnau aproape nimic în cazul în care aurul şi valorile ar fi fost pierdute. Ce deziluzie ar fi fost dacă s-ar fi spus că soarta luptelor nu depindea de fapte de arme vitejeşti, ci de un simplu metal galben extras din pământ, sau că posibilitatea de a se apăra pe plaje sau pe străzi ţinea de vânzarea unor acţiuni şi valori în îndepărtata Canadă.

Populaţia ştia totuşi că banii aveau rolul lor. Muncitorii cedau câţiva şilingi din salariul săptămânal pentru a participa la cumpărarea unui avion de vânătoare. O gospodină din insula Wight sugera ca femeile să ajute la efortul de război cedându-şi verighetele; ea vedea în aceasta un gest simbolic şi scria în „Times”:

„Să-i batem pe duşmani învăţând din lecţiile pe care ni le dau. Au fost războaie în care femeile au cedat verighetele lor de aur, primind în schimb inele dintr-un metal ordinar. Pentru ele, aceasta nu a constituit o pierdere: valoarea sentimentală a inelului a fost mai mare decât înainte, căci de el se lega acum şi un simţ al on oarei”.

Sugestia d-nei Parr poate fi socotită o g urnă bună;

dar, de fapt, această doamnă sublinia cu multă înţelepciune importantul rol pe care avea să-l joace aurul. Într-un mod destul de naiv, ea expunea de fapt ceea ce experţii financiari ai Angliei înţeleseseră cu mult înainte de prima lovitură de tun.

Încă de la începutul ostilităţilor, în vederea cumpărării de arme, Marea Britanie efectuase în secret transferuri de aur spre Canada, regu'ale, dar slabe. Hotărârea capitală a lui Churchill, de a goli printr-o singură operaţie îndrăzneaţă seifurile naţiunii, nu a fost luată decât atunci când nemţii băteau la uşă. Nu era momentul unor lungi deliberări. A aştepta ca bocănitul cizmelor pe drumurile de ţară să devină o realitate ar fi însemnat o catastrofă. Nu numai că aurul trebuia pus în afara oricărei posibilităţi de a cădea în mâna duşmanului, dar, în acelaşi timp, trebuia să existe de cealaltă parte a oceanului şi resurse masive în dolari, disponibile imediat.

Totuşi, dacă Atlanticul reprezenta artera vitală a ţării, el era şi mormântul a milioane de tone de nave cu preţioase încărcături. Haitele de submarine şi vasele corsar de la suprafaţă îşi luau un teribil tribut din convoaiele care se duceau şi se întorceau de la Halifax. Fie că era vorba de un dar al ghicitului, fie că era vorba de intuiţie sau avertisment, navele duşmane păreau capabile să prevadă ruta convoaielor şi se postau la pândă cu torpile şi tunuri încărcate. De aceea este incredibil, cvasimiraculos, din punct de vedere britanic, că marina germană a pierdut acest *rendez-vous* cu cel mai important convoi din tot timpul războiului.

Cum au reuşit aceste nave transportând lingouri de aur să scape de submarine? Aceasta rămâne una din faptele cele mai misterioase din acea epocă. Cu toate că Marea Britanie era mai mult sau mai puţin izolată, ar fi excesiv să afirmăm că trădătorii şi spionii coloanei a cincea nu existau; este, de asemenea, de necrezut ca duşmanul să nu fi avut niciodată vreo informaţie. Şi mai remarcabil este că în Canada sau în America n-a transpirat nicio ştire. Ar fi fost uşor, căci State e Unite erau încă neutre şi menţineau

relaţii diplomatice cu Germania, iar în Canada mişunau agenţii duşmani.

Cu tot fantasticul succes al lui Churchill, în curând s-a vădit că Anglia era într-o situaţie financiară alarmantă şi primul ministru mărturisea preşedintelui Roosevelt într-un mesaj secret: „Vom continua să plătim în dolari atâta vreme cât va fi posibil; dar aş dori să fiu foarte sigur că, atunci când nu vom mai putea, ne veţi livra oricum marfa”.

Niciodată înainte, şi nici după aceea, Regatul Unit nu a avut un prieten şi un susţinător atât de ferm ca Roosevelt, căci atunci când banii au secat, el a înlocuit regimul de *cash-and-carry* prin legea de împrumut-închiriere. A fost un gest măreţ care, la un moment dat, ameninţa să divizeze poporul american, căci o mare parte a acestuia nu înţelegea că destinul Statelor Unite era inextricabil legat de cel al Marii Britanii. Este adevărat că Anglia a trebuit să mai plătească în dolari toate comenzile făcute înainte de legea de împrumut-închiriere, dar după aceea n-a mai trebuit să se preocupe să găsească dolari. Roosevelt şi-a respectat cuvântul; promisese să elimine cu desăvârşire dolarii, ceea ce a şi făcut. Ar fi făcut-o cu mult mai devreme dacă nu ar fi existat intransigenţa izolaţioniştilor şi nerozia unei puternice clici care credea că cuceririle lui Hitler aveau să se încheie prin cucerirea Marii Britanii. Lucrurile nu s-au petrecut aşa; şi în timp ce legea de împrumut-închiriere era în curs de elaborare, Japonia a lansat atacul perfid asupra flotei americane la Pearl Harbour. Dar în acel moment Marea Britanie era pe de-a-ntregul angajată pe drumul greu al falimentului.

Vastele sale rezerve de aur se topiseră, ca şi o importantă parte din valori. De fapt, momentul acesta a însemnat începutul declinului Marii Britanii ca una din cele mai bogate şi mai puternice naţiuni ale lumii. După cum aminteşte în *Metnoriile* sale Harold Macmillan, dacă Marea Britanii trebuie să fie foarte recunoscătoare americanilor pentru legea de împrumut-închiriere, pe care, alături de Churchill, o califică drept „cel mai generos act din istoria naţiunilor”, această lege a venit prea târziu spre

a salva ţara de la insolvabilitate. El comentează cu tristeţe:

„În cele din urmă am obţinut ceea ce am vrut, iar unele furnituri, ca, de exemplu, tancurile Sherman, aveau o valoare inestimabilă. Dar, dacă facem bilanţul, am plătit un preţ ridicat pentru a salva lumea de tirania nazistă. Dolarii noştri s-au epuizat, şi în momentul de faţă am încetat să fim o ţară exportatoare. Am sacrificat viitorul nostru pentru cel al civilizaţiei".

Aceste cuvinte sunt pline de amărăciune, şi Macmillan nu este singurul care împărtăşeşte această părere. A fi câştigat războiul pentru a pierde pacea a fost o pilulă amară pentru numeroşi britanici. Este lesne de înţeles că în sufletul multor locuitori ai acestei insule prea populate se mai menţine amărăciunea. Marea Britanie trece dintr-o criză economică în alta; vechiul şi puternicul ei imperiu nu mai există, practic vorbind, şi ea trebuie să-şi găsească un loc convenabil în lumea modernă. Germania, care, prin visul ei de dominaţie mondială, a provocat declinul financiar al Angliei, este acum în măsură să-i dea ajutor economic. În timp ce Japonia, renăscând ca pasărea Phoenix, a devenit cea mai prosperă naţiune comerciantă din întreaga lume.

O PACE DE SCURTA DURATĂ

Vineri 30 septembrie 1938, la ora ceaiului, o imensă mulţime năvălise pe aeroportul de la Ileston şi scruta cu nelinişte văzduhul, căutând să zărească avionul cu care se reîntorcea Neville Chamberlain, primul ministru al Marii Britanii. Acesta efectuase un demers fără precedent ducându-se personal să-l vadă pe Adolf Hitler la München spre a încerca cu disperare să evite războiul. Reuşise, întrecând şi cele mai frumoase speranţe.

În aer au răsunat aclamaţii zgomotoase când Chamberlain, înalt şi aproape cadaveric, calificat de către cei care-l criticau drept „o periuţă de dinţi într-un guler tare", a coborât din avion fluturând un document şi promiţând „pacea pentru epoca noastră".

Este în afară de orice îndoială că a fost un moment

de profundă uşurare în ţară, cu toate că această uşurare era însoţită de un oarecare sentiment de culpabilitate din cauza sacrificării Cehoslovaciei pe altarul concilierii. Dacă britanicii ar fi putut să prevadă rezultatul politicii de pacecu-orice-preţ a lui Chamberlain, n-ar fi fost atât de fericiţi. Poate că ar fi preferat să meargă la război cu capul sus, decât cu un pas atât de şovăitor. Oricum ar fi, răguşeau aclamându-l pe Chamberlain.

Chiar cei care râu craii de acord cu Chambeilain, şi aminteau necontenit proiectele lui Hitler de dominaţie a lumii, împărtăşeau totuşi sentimentul general de uşurare. Ei vedeau în aceste acorduri un răgaz care oferea ţării timp să răsufle şi posibilitatea să pregătească pentru inevitabilul conflict forţele sale armate, lamentabil de neglijate.

Istoria tinde să-l descrie pe Chamberlain ca pe un şarlatan care şi-a înşelat ţara; adevărul este însă că majoritatea era solidară cu el. În spiritul multor oameni era încă prea recent inutilul sacrificiu al celor mai buni tineri ai naţiunii, într-un război care ar fi trebuit să fie ultimul. Marea Britanie rămăsese în continuare o societate oligarhică în care sărăcia extremă se învecina cu averi colosale. Şi masele muncitoare nu apreciau deloc ideea unei vărsări de sânge destinate să păstreze acest statu-quo. Aşadar, cu toate că Chamberlain (fiul lui Joseph Chamberlain, politicianul spilcuit, cu monoclu, şi imens de bogatul fabricant de elice din Birmingham) era un dinozaur politic, el dăduse poporului ceea ce acesta dorea, pacea.

Cu spiritul sau mărginit, nu se îndoia absolut deloc de cuvântul lui Hitler. Pacea fusese asigurată, şi nu mai exista motiv de îngrijorare în privinţa reînarmării. În cabinetul său nu se afla nicio persoană care să se fi aventurat să-i spună că fusese înşelat de Hitler. Se înconjurase de oameni foarte bogaţi, deţinători ai unui rang social şi a numeroase privilegii, pentru care războiul însemna un dezastru economic. Colaboratorii săi cei mai apropiaţi, lordul Halifax, Sir Samuel Hoare şi Sir John

Simon, erau în acelaşi timp şi linguşitorii săi.

Cu gulerul său tare cu colţurile îndoite, cu umbrela strânsă, cu pălăria sa de fetru negru şi

9 a pantalonii dungaţi. Chamberlain avea un aer patern, reconfortant. Aspectul său era timid şi modest; dar nu era decât o faţadă înşelătoare, căci înăuntrul său era tot atât de dur ca şi oţelul pe care familia îşi construise întreaga bogăţie. Nu numai că era insensibil la critici, ci le ignora. Nu primea niciodată un sfat; hotărârile sale trebuiau executate fără nicio discuţie.

Rezultatul a fost că, după München, în cabinetul său s-a instalat o îngrozitoare apatie. Administraţia a fost ruptă de realitate prin faptul că, pentru Chamberlain, Adolf Hitler însemna un om integru, cu toate că, din timp în timp, se făcea câte o concesie tuturor acelor sceptici care se temeau că holocaustul nu este departe şi că Marea Britanie nu este deloc pregătită pentru asta. Pentru a-i calma, se foloseau cuvinte, şi nu acţiuni. Se spunea că, pe lângă dorinţa de pace a führerului, puterea Marii Britanii era atât de mare, încât nimeni nu ar îndrăzni să o atace.

Această reconfortantă asigurare le era dată milioanelor de cititori ai ziarului „Daily Express” la 12 iunie 1939, cu aproximativ două luni înaintea declarării războiului. Sub un titlu mare din pagina întâi, Sefton Delmar, redactorul şef, declara următoarele:

„Nu va fi război! Am cele mai bune motive să afirm acest lucru, căci am avut de curând o întrevedere îndelungată cu Sir Kingsley Wood, ministrul aviaţiei.

El mi-a vorbit despre uimitoarele progrese făcute în toate sectoarele programului nostru de reînarmare aeriană: mi-a arătat cum fiecare zi multiplică puterea noastră de luptă şi creşte efortul nostru industrial.

Din informaţiile pe care mi le-a dat reiese că, în momentul de faţă, orice atac asupra

Marii Britanii nu ar fi favorabil pentru agresor”.

Sir Kingsley dădea asigurări că Anglia poseda avionul de vânătoare cel mai rapid şi cel mai bine înarmat din lume. Aşa sunau cuvintele convingătoare ale acestui

avocat gen Pickwick care-l susţinea orbeşte pe Chamberlain.

Un tablou mai realist al stării de pregătire a ţării a fost făcut de Winston c'nurchill la 1 ianuarie 1940. Revenit la postul său din primul război mondial, cel de prim-Lord al Amiralităţii, el îşi exprima neliniştea văzând că armata era „debilă" în timp ce „forţa noastră aeriană este înfiorător de inferioară ce ei germane".

Faptul de a fi neglijat forţele de luptă era cu atât mai greu de înţe es cu cât, încă de la începutul lui 1939, s-au stabilit în secret anumite planuri pentru a trimite în Canada aurul, în scopul de a cumpăra de la Statele Unite echipamente de război vitale. Cel puţin pentru un oarecare număr de persoane, pacea negociată de Chamberlain cu Hit ei era destul de fragilă. La 29 martie 1939 Sir Frederick Phillips, înalt funcţionar la Tezaur, scria o scrisoare confidenţiali către Sir Archibald Carter, secretar permanent al Amiralităţii, pentru a-i sugera ca navele care-l vor escorta pe regele George al VI-lea să fie utilizate pentru această operaţiune clandestină. Vizita regelui şi a reginei Elizabeta, prevăzută pentru mai iunie, fusese hotărâtă încă în 1937, când s-a constatat că sosise timpul să se strângă legăturile cu Canada, legături ce fuseseră puţin slăbite. După venirea sa pe tron, relativ recentă, nu era prima dată când monarhul era chemat să joace un rol de diplomat: cu un an înainte, el făcuse o vizită oficială la Paris în scopul de a astupa breşele vizibile din înţelegerea franco-engleză. Operaţiunea avusese un succes deplin.

Acum se părea că sosise momentul pentru o călătorie analoagă în Canada, unde apăruseră semne neliniştitoare de rupere a relaţiilor cu patriamamă; se crease un sentiment de îndoială în ce priveşte poziţia Canadei, şi anume dacă ea avea să vină fără ezitare în ajutorul Marii Britanii, aşa cum făcuse în primul război mondial. În calitatea sa de şef al Imperiului şi al Commonwealthului, regele era persoana indicată pentru această misiune de reapropiere. Se credea că această călătorie ar ajuta de asemenea la îmbunătăţirea relaţiilor anglo-americane,

deoarece perechea regală primise de la preşedintele Roosevelt invitaţia de a veni la Washington şi la New York. Cu această ocazie, rege e ar putea atrage atenţia preşedintelui asupra pericolului izolaţionismului şi neutralităţii.

Călătoria a însemnat un succes deplin care s-a răsfrânt puternic în presă. Dar s-a trecut sub tăcere faptul că două din crucişătoarele de escortă transportaseră o importantă cantitate de aur. Acest lucru ar fi fost alarmant. Printr-o ironie a lucrurilor, în momentul în care navele maiestăţii sale erau folosite pentru evacuarea metalului preţios, mai multe ţări din Europa, neliniştite de deteriorarea climatului politic, luau dispoziţii pentru a transfera aurul lor la Banca Angliei. Războiul aurului începuse înainte de bubuitul tunului.

La 6 mai 1939, un contratorpi or iugoslav a pătruns discret în Portsmouth pentru ceea ce a fost numit, în termeni vagi, „o vizită neoficială de două sau trei zile”. Astfel încât nimeni din arsenal nu a dat prea mare atenţie precauţiilor excepţional de severe ce se luaseră pentru o vizită de prietenie şi nimeni nu s-a întrebat ce făceau de-a lungul cheului nouă camioane păzite straşnic, sau ce conţineau lăzile prevăzute cu chingi de metal care erau încărcate în vehicule. Guvernul iugoslav, conştient de rolul important pe care aurul trebuia să-l aibă într-un război, lua această măsură înţeleaptă pentru ca Hitler să nu-l poată acapara.

Acest gen de teamă nu-i preocupa pe şefii Tezaurului sau ai Băncii Angliei, care avuseseră ideea îndrăzneaţă de a se folosi de călătoria regelui ca de un paravan pentru a transfera metalul galben în valoare de 30.000.000 de lire.

La 12 aprilie George Boaton, înalt funcţionar al Băncii Angliei, şi-a dat acordul pentru ca trei nave – crucişătorul de luptă *Repulse* şi crucişătoare e *Southampton* şi *Glasgow* – să transporte fiecare o treime din preţioasa încărcătură. Greutăţile erau calculate cu o grijă meticuloasă, deoarece o eroare de câteva livre reprezenta o avere. Totul a fost organizat în amănunt

pentru transportul metalului din inima Londrei până la arsenalul de la Portsmouth.

Bolton calcula că 50 de tone1 de aur în lingouri reprezentau 3 550 de lingouri de 34 X 23 X 18 cm. Lingourile trebuiaiu să fie plasate în 890 de lăzi fabricate special, cu un volum total de 12, 5 m^3. Era necesară o atenţie deosebită pentru ca această greutate concentrată să nu provoace o oboseală considerabilă a punţilor navelor transportoare.

S-a convenit ca aurul să fie transportat la Portsmouth pe şosea, ceea ce era considerat ca fiind mai sigur şi mai discret decât pe Calea

Ferată de Sud. Pentru aceleaşi motive s-a hotărât că nu se va face un singur convoi de vehicule, ci trei; acestea trebuiau să părăsească

Este vorba de tone engleze, de 1 016 kg. – *Nota trad.*

26

Londra în zilele de 2, 3 şi 4 mai 1939 şi plecările trebuiau să fie eşalonate între orele 8 şi 10 pentru ca să nu sosească toate camioanele la cheu în acelaşi timp. În mintea lui Bolton, lucrul esenţial era prudenţa, şi nu viteza, şi de aceea prevăzuse şase ore pentru traseul relativ scurt de la Threadneedle Street din Londra la Portsmouth.

Au fost date instrucţiuni pentru ca fiecare convoi să fie însoţit de doi inspectori de la calea ferată, de cinci poliţişti în civil şi de cinci membri ai Băncii Angliei, unul din ei având sarcina de a obţine chitanţele oficiale de la comandanţii navelor. Conducerea operaţiunii a fost încredinţată lui A.V. May din serviciul metale preţioase al băncii.

În ultimul moment, şi la cererea regelui, planurile au trebuit să fie total modificate. Temându-se pentru securitatea regelui, Amiralitatea hotărâse să prevadă o escortă foarte puternică, fiind informată că cuirasatul de buzunar german *Deutschland* era în croazieră în largul coastelor Spaniei, gata să înceapă operaţiunile în caz de război. Dar regelui îi displăcea ideea de a lipsi flota de un

crucişător de bătălie; a făcut propunerea ca *Repulse* să însoţească suita regală până în mijlocul Atlanticului şi apoi să facă calea întoarsă. Aceasta însemna că cele două crucişătoare trebuiau să îmbarce toată marfa.

Camioanele au părăsit Banca Angliei fără a atrage atenţia miilor de persoane care circulau în City. Drumurile erau înguste şi incomode; fiecare vehicul ar fi constituit un chilipir pentru o bandă de hoţi de drumul mare, deoarece paza care însoţea convoiul nu ar fi putut opune multă rezistenţă unei bande bine organizate, în cazul în care s-ar fi produs indiscreţii referitor la acest transport. Dar totul s-a petrecut fără incidente şi aurul a fost transportat şi încărcat ia bord fără să fi apărut nici cea mai mică menţiune în ziare.

Comandorul F.W.H. Jeans, comandantul lui HMS *Southampton,* a semnat o chitanţă pentru 1 207 lăzi, „numărate una câte una". Comandorul C.G. Colţart de pe *Glasgow* a eliberat o chitanţă pentru 1.000 de lăzi.

Aproape cu un an mai târziu, HMS *Glasgow* lua parte la o altă operaţiune de evacuare a aurului, dar în condiţii mult mai dramatice. Şi în acest caz era implicat un monarh; de data aceasta era însă un rege străin care fugea de cotropitorii nazişti.

În zorii zilei de 1 septembrie 1939, fără niciun avertisment şi fără a fi fost provocaţi, germanii au atacat Polonia, trecând astfel la înfăptuirea planurilor puse la punct încă cu cinci luni mai înainte. La 3 septembrie, primul ministru tras pe sfoară de Hitler s-a aşezat în faţa unui microfon al BBC-ului şi a anunţat cu o voce sepulcrală poporul englez că a intrat în război. După câteva ore, cu regret, Franţa făcea acelaşi lucru.

Situaţia era tragică, deoarece nici Anglia, nici Franţa nu erau în măsură de a ajuta Polonia în mod eficient. Cu toate garanţiile franco-engleze, aceasta a fost zdrobită şi a capitulat în mai puţin de patru săptămâni. Pentru apărarea ei, al iaţii n-au tras niciun foc de puşcă.

Pentru Marea Britanie şi pentru Franţa, acesta a fost începutul „războiului ciudat". Corpul expediţionar britanic

a traversat Marea Manecii cântând ultimul cântec patriotic la modă: „Vom merge să atârnăm rufele pe linia Siegfried – Dacă linia Siegfried mai este acolo!”

În Franţa, ostaşul englez şi cel francez şi-au ocupat poziţiile într-o atmosferă care amintea mai curând de manevrele din timp de pace şi au aşteptat pur şi simplu ca Hitler să fie destul de nebun pentru a-şi arunca armatele împotriva invincibilei linii Maginot.

În Anglia, guvernul, aflat în continuare sub influenţa predominantă a lui Chamberlain, manifesta aceeaşi apatie. Linguşitorii din epoca Münchenului deţineau încă posturile cheie. Singurul semn încurajator consta în faptul că Winston Churchill era din nou prezent în viaţa politică: fusese numit prim-Lord al Amiralităţii şi el ocupa deja un loc în cabinetul de război. La reîntoarcerea sa, Marina regală s-a simţit fericită. Mesajul „Winston s-a întors” a fost primit cu aclamaţii în careurile ofiţeri or, în cazărmile echipajelor. Dar, în afară de bătăiosul Churchill, Chamberlain prefera să se înconjoare cu figuranţi total lipsiţi de simţul urgenţei.

Unul din motivele acestei incredibile încetiniri industriale şi economice era frica de bombardamente. Această teamă jucase un rol atât de mare în politica de liniştire a lui Chamberlain, şi ea era în foarte mare măsură responsabilă pentru letargia generală. Se presupunea că o mare parte a populaţiei ar fi ucisă, rănită sau înnebunită şi că de aici ar rezulta un pericol serios pentru moralul şi disciplina forţelor armate.

Înainte de război, Comitetul de apărare a Imperiului estimase că numărul victimelor civile în cursul primelor două luni ar ajunge la 1 800.000, dintre care o treime ar deceda. Ministrul sănătăţii calculase că ar fi necesare 2 800.000 de paturi de spital, iar ministrul de interne considera că lunar ar fi necesare 2.000.000 de m^2 de lemn uscat pentru confecţionarea de coşciuge.

Obsedat şi copleşit de profeţii atât de pesimiste, Chamberlain nu conducea războiul cu vigoare sau hotărâre. Pentru el, ostilităţile în care tunurile nu trăgeau

erau infinit preferabile acelora care ar fi adus asupra capitalei valuri de bombardiere care să-şi arunce încărcăturile ucigătoare şi să oprească în loc inima unei naţiuni demoralizate. Trebuia evitat un război de uzură; tocmai de aceea ministrul aviaţiei, Sir Kingsley SVood, rezista cu încăpăţânare presiunilor ce se făceau asupra lui pentru ca Royal Air Force să bombardeze uzinele de muniţii de la Essen sau centrul industrial din Ruhr sau să incendieze stocurile de lemn din Pădurea Neagră. Asemenea obiective erau considerate ca „proprietate particulară" şi Wood hotărî că numai obiectivele strict militare puteau să servească în mod legitim drept ţintă pentru bombele aruncate de R.A.F.

În aceste condiţii se înţelege că poporul american s-a dezinteresat de războiul ciudat, acţionând ca şi cum acesta nu ar fi existat. Prea puţin dornic de a se găsi din nou implicat într-un conflict european, această inactivitate îi liniştea conştiinţa. Americanii mai salvaseră odată Europa şi fuseseră porecliţi unchiul Shylock pentru că avuseseră îndrăzneala să ceară plata datoriilor de război; acum nu mai erau dispuşi să se lase antrenaţi. Erau foarte satisfăcuţi de calmul ce domnea pe frontul occidental şi continuau să lucreze şi să se distreze ca mai înainte.

În plus, nu lipseau nici voci izolaţioniste care spuneau că America nu avea nimic comun cu certurile europenilor, în timp ce Joseph Kennedy, ambasadorul Statelor Unite la Londra, vărsa venin în urechea preşedintelui, afirmând că, în ce priveşte Marea Britanie, ea reprezenta o cauză pierdută. Ataşatul naval american la Londra, Alan G. Kirk, telegrafia la Washington:

„Suntem obligaţi să ne întrebăm dacă, în Marea Britanie ca şi în Franţa, conducerea războiului se află în mâinile unor oameni viguroşi şi hotărâţi. În afară de aceasta, în interiorul Angliei există un sentiment de dezgust şi un curent de apatie faţă de acest război".

Lupte adevărate nu se dădeau decât pe mare şi, într-o măsură ceva mai mică, în aer. Iar operaţiunile întreprinse în aceste două elemente aduceau prea puţină

consolare. Acţiunea forţelor aeriene era limitată din punctul de vedere al obiectivelor, iar marina engleză suferise lovituri grele. Dar, oricât de serioase ar fi fost, ele nu reprezentau nimic în comparaţie cu pierderile din Atlantic. În cursul primelor două luni de război fuseseră scufundate patruzeci şi două de nave totalizând 242 867 de tone. În forul său interior, fiecare îşi dădea seama că acel calm care domnea pe Marea Manecii nu putea fi decât calmul ce precede furtuna. Dat fiind că Chamberlain şi predecesorii săi acţionaseră cu atâta încetineală în ce priveşte reînarmarea, devenea imperios necesar să se cumpere arme şi material de război din Statele Unite. Franţa, care suferise la rândul ei de un exces de pacifism, se afla în aceeaşi situaţie.

¡în momentul începerii războiului, în Statele Unite acţiona legea neutralităţii care punea embargo pe orice expediere de arme oricăruia dintre beligeranţi. Dar Roosevelt abrogase această lege care era înlocuită prin *cash-and-carry.*

În regimul de *cash-and-carry,* marfa era cumpărată şi transportată în nave proprii. În ce priveşte Anglia, principala piedică era lipsa de dolari, obstacol ce nu putea fi învins decât expediind aurul în Canada.

Cu toate că necesitatea de a avea aur în America a fost recunoscută încă din epoca vizitei regelui, se făcuse prea puţin în acest sens din acel moment. La 26 septembrie 1939, Sir John Simon, ministru de finanţe, a cărui obsesie era starea lamentabilă a rezervelor britanice în dolari, îi scria lui Churchill, prim-Lord al Amiralităţii, insistând asupra nevoii urgente de a transfera aurul în America.

„Dragul meu Winston.

Este esenţial pentru noi să expediem cât mai curând posibil din Africa de Sud în America de Nord, via Anglia, aurul acumulat de la începutul ostilităţilor, în valoare de 40.000.000 de lire. Nu din lipsă de previziune a slăbit atât de mult stocul fizic de aur pe care l-am avut în America; aveam mult aur la Ottawa, dar, după cum ştiţi, în ultimele

luni cererea a fost considerabilă”.

Ministrul arată în continuare că nu era posibil să se estimeze nevoile exacte; dar, în afară de aurul sud-african, era necesar să se mai expedieze 200.000.000 de lire de aur în cursul viitoarelor douăsprezece luni.

„Avem nevoie de o cantitate mare de aur în America de Nord pentru a cumpăra materii prime şi armament, declara el. Este neplăcut că trebuie să transportăm din Africa de Sud o parte din acest aur; dar Doamne fereşte să se instaureze un sistem de vânzări directe de aur în Statele Unite prin Africa de Sud. Am risca să pierdem avantajele actuale, când ţinem în mână aurul Africii de Sud”.

Avantajele erau, într-adevăr, importante, dar nu aceasta era principala problemă, iar chiţibuşeriile lui Simon aduceau o notă sâcâitoare. Problema cea mai urgentă era de a expedia aurul în Canada.

Foarte strâmtorat în ce priveşte navele de război, Churchill sugera să fie folosite vase comerciale rapide. Această indicaţie evoca pentru fiecare spectrul vasului *Laurentic,* scufundat în primul război mondial în timp ce transporta aur. S-a avut în vedere de asemenea posibilitatea folosirii unor nave aparţinând ţărilor neutre; dar aceasta comporta marele risc ca aurul să fie confiscat ca „pradă de război”. În momentul în care se punea problema trimiterii aurului pe nave comerciale armate, a apărut un pericol neaşteptat sub forma unui vas pirat german care patrula la suprafaţă pe Oceanul Indian.

În cele din urmă s-a aprobat ca, pentru a face faţă obligaţiilor de *cash-and-carry,* Marea Britanie să expedieze metalul preţios direct din Regatul Unit şi pe nave de război rapide.

În timp ce Churchill şi Amiralitatea se străduiau să găsească unităţile disponibile din Royal Navy, în aer, pe mare sau pe uscat nu fusese înfăptuit încă nimic pentru a atenua temerile cu privire la capacitatea Angliei şi a Franţei de a supravieţui. Îndoiala era întreţinută minuţios de Kennedy; acesta nu manifesta nicio rezervă în aprecierile sale, care au fost cunoscute curând de guvernul

englez. Lordul Halifax îi scria lordului Lothian, ambasadorul britanic la Washington, pentru a-l preveni asupra declaraţiilor lui Kennedy:

„Din diferite surse oficioase, atenţia noastră a fost atrasă de faptul că Kennedy, în convorbirile cu numeroase persoane, adoptă în particular o atitudine foarte defetistă. După informaţiile noastre, în timpul acestor convorbiri, el exprimă curent punctul de vedere că Marea Britanie se îndreaptă sigur spre o înfrângere, îndeosebi din cauza slăbiciunii sale financiare".

Aşa se face că lordul Halifax s-a întâlnit cu o profundă neîncredere cu Kennedy la 4 octombrie 1939; acesta din urmă indicase că i-ar fi util să cunoască efectul pe care l-ar putea avea asupra Statelor Unite o înfrângere franco-engleză, afirmând într-un mod cu totul dezarmant că preşedintele său trebuia să fie informat despre acest lucru.

Chiar dacă Halifax bănuia că este vorba despre un plan machiavelic, el s-a făcut că nu observă şi a acceptat propunerea. A încredinţat această muncă unui înalt funcţionar de la Tezaur, Sigismund Waley, cunoscut expert în finanţe externe. Waley era celebru şi pentru concizia discursurilor sale; dar a fost obligat să părăsească această calitate când şi-a redactat raportul.

Raportul lui Waley, care nu a fost dat publicităţii niciodată, se află înmormântat în dosarele Tezaurului de la Arhivele naţionale, cu menţiunea „ultrasecret". Merită să spunem câteva cuvinte despre raport, căci, din multe puncte de vedere, el s-a dovedit profetic.

Waley avertiza că, dacă Marea Britanie şi Franţa ar capitula, acest lucru ar distruge structura fi nanţei şi a comerţului internaţional într-un asemenea mod, încât ar avea efectul cel mai nociv asupra economiei, bunăstării şi nivelului de trai al Statelor Unite.

Nu era o observaţie foarte profundă, dar Waley încerca, în mod evident, să vadă partea bună a acestei corvezi. El prefera să se gândească mai curând la victorie decât la înfrângere. Cu toate acestea, şi-a întocmit raportul

umplând cu conştiinciozitate pagină după pagină cu argumente bine gândite. America era prima naţiune exportatoare din lume, iar pierderea pieţelor engleze şi franceze ar fi fost un dezastru, îndeosebi pentru Statele Unite pentru care exportul era o problemă vitală.

„În cazul unei înfrângeri a puterilor occidentale, Regatul Unit ar dispărea inevitabil ca piaţă importantă şi, dat fiind că el reprezintă cel mai bun client al Statelor Unite, pierderea directă suferită de comerţul exterior al acestora ar fi catastrofală. Dar efectele nu s-ar limita la această pierdere directă, deoarece Regatul Unit este suportul prosperităţii pentru diferite ţări din lumea întreagă – naţiuni străine ca şi unele care fac parte din Commonwealth. Toate acestea ar fi condamnate la o profundă depresiune prin dispariţia de fapt a pieţei britanice, care nu poate fi înlocuită de piaţa Statelor Unite sau a unei alte ţări, oricare ar fi ea. Prăbuşirea sa ar antrena o cădere bruscă a nivelului de trai din întreaga lume, de la care Statele Unite nu ar putea să se sustragă.

Este de prisos să presupunem că dispariţia Londrei ca centru al finanţei internaţionale ar fi avantajoasă pentru New York. Într-o lume cu monede prăbuşite şi cu un sever control al schimburilor, finanţa internaţională ar suferi în aceeaşi măsură ca şi restul.

S-ar produce haos în India, un război colonial în Africa de Sud, iar doctrina de tutelă asupra populaţiilor aborigene inclusă în sistemul mandatului ar fi măturată. Egiptul, Irakul şi Arabia ar fi împinse spre o totală revizuire a valorilor, în sensul unei supuneri faţă de cuceritorul totalitar, căruia i-ar cădea pradă de asemenea imperiile coloniale portughez şi belgian”.

El avertiza în continuare că Extremul Orient ar cădea sub loviturile unei Japonii rapace şi:

„Statele Unite, având protecţia oceanului diminuată prin raza de acţiune a avioanelor moderne, şi prin transferarea, în mâinile agresorilor victorioşi, a bazelor navale şi aeriene britanice din Europa şi din lume, s-ar afla astfel izolate în faţa unor forţe ultranaţionaliste şi a unei

ideologii ostile”.

Argumentele sale vizau o perioadă mai îndepărtată, dar, citind acest raport, ne dăm seama că el îşi pierdea repede răbdarea. Interesul nu consta numai în consecinţele pe care o înfrângere le-ar avea asupra Americii.

„Putem afirma cu certitudine că, în cazul înfrângerii Franţei şi Angliei, Tratatul de la Versailles ar fi, în comparaţie cu pacea impusă de Hitler, un basm plăcut”.

Anglia şi Franţa ar fi nazificate; presa liberă şi libertatea de exprimare ar dispărea. În sprijinul spuselor sale, Waley cita extrase ample din *Mein Kampf.* Dar, conştient că acest gen de argumentare n-ar face cine ştie ce impresie, el revenea asupra pericolelor celor mai apropiate pentru America:

„Putem să ne întrebăm dacă, după distrugerea celor doi stâlpi ai civilizaţiei occidentale, Statele Unite ar fi capabile să transmită umanităţii mesajul lor despre o guvernare constij tuţională, fondată pe principiul că statul exista pentru a asigura indivizilor o viaţă fericita, libertate şi posibilitatea de a accede la fericire”.

Deşi îşi încheia raportul cu o notă scumpă tuturor americanilor, Waley era departe de a fi mulţumit de munca sa. Prezentând proiectul acestui raport, adăuga:

„Nu dispun nici de timpul, nici de capacităţile dorite pentru a scrie aceste lucruri sub forma unei capodopere literare şi, dacă trebuie adăugat ceva, aş vrea să ştiu dacă îmi permiteţi să-i cer lui Keynes s-o facă. Atunci aţi avea într-adevăr un text de calitatea întâi”.

Multă lume îl considera pe John Maynard Keynes ca pe un geniu în economie, iar prezicerile lui erau ascultate cu o teamă plină de respect. Avea reputaţia de a fi una din cele mai bune maşini de gândit pe care o fabricase vreodată Cambridge-ul.

Waley l-a contactat atunci pe Keynes, dar acesta a refuzat să participe, cu o brutalitate care friza impoliteţea. El nu înţelegea la ce puteau să servească toate acestea, şi a spus-o într-o scrisoare din 16 octombrie adresată lui

Waley:

„Sunt convins că ideea care stă la bază este o idee foarte proastă. Cu cât o vom abandona mai repede şi vom cheltui mai puţin timp, cu atât va fi mai bine. Mi se pare că este o absurditate în plus să risipim timpul serviciilor guvernamentale. Orice contribuţie ar putea aduce aceste servicii datorită cunoştinţelor lor particulare, ele nu vor face niciodată mai bine, nici măcar tot atât de bine ca un romancier american”.

Waley a fost „în întregime de acord”, şi afacerea a fost înmormântată discret; în special pentru că serviciile de informaţii politice şi-au exprimat grava nelinişte în legătură cu ideea de a-i comunica această hârtie ambasadorului Kennedy.

Waley s-a simţit uşurat; la drept vorbind, era mult mai preocupat de ceea ce se petrecea în portul Halifax din Noua Scoţie. În aceeaşi zi în care Keynes scria această scrisoare, marinarii englezi debarcau de pe crucişătorul HMS *Emerald* lăzi prinse în chingi metalice, sub ochiul vigilent al poliţiei canadiene călare, bine înarmată. În aceste lăzi se aflau aşezate pe un strat de rumeguş lingouri de aur masiv provenind din subsolurile Băncii Angliei. Alte nave de război engleze, care tocmai traversaseră Atlanticul în cea mai mare viteză, îşi aşteptau rândul ca să acosteze, de îndată ce descărcarea de pe *Emerald* avea să fie terminată.

Nimeni nu a fost mai satisfăcut decât Winston Ghurchill, singurul membru al cabinetului de război care gândea că războaiele nu se câştigă doar prin manevre tactice prudente. Îndrăzneţ şi impetuos, Ghurchill rămăsese, cel puţin ca spirit, tânărul husar care efectuase o şarjă de cavalerie împotriva dervişilor fanatizaţi din Sudan. În calitate de prim-Lord al Amiralităţii, el îşi luase răspunderea de a dirija şi de a preda în mâini bune primul transport de aur făcut în timp de război. Pariul fusese câştigat fără a se pierde nici măcar aurul necesar pentru o coroană dentară.

Spintecând valurile, navele de război au trasat calea

aurită a victoriei, iar Churchill, împreună cu o mână de experţi ai Tezaurului şi ai Băncii Angliei, a început imediat să pregătească convoiul următor.

Era un fel de alchimie inversă. Preţiosul metal se transforma într-un metal ordinar, metal pentru arme, pentru victoria finală.

ÎNCEPUTURILE febrei AURULUI

Istoria primei expedieri a aurului în timp de război începe de la acel loc de ancoraj, rece şi bătut de vânturi, de la Scapa Flow din insulele Orkney, în largul celei mai nordice limbi de pământ a Scoţiei. La 1 octombrie 1939 echipajele bătrânelor crucişătoare *Emerald* şi *Enterprise* erau ocupate să scrie scrisori către familiile lor, citeau sau moţăiau în hamace, bucurându-se de câteva rare ceasuri de odihnă după o grea patrulare efectuată în largul Islandei. Misiunea lor consta în interceptarea oricărei nave, de orice naţionalitate, susceptibilă de a transporta mărfuri vitale spre porturile germane şi scandinave. Era o sarcină dintre cele mai monotone şi mai ingrate pentru un bastiment de război, deoarece oferea puţine şanse de a întâlni inamicul şi de a angaja o bătălie, în ciuda unor scurte încăierări ocazionale cu submarinele.

Nimic mai plictisitor pentru marinari ca această rutină perpetuă de a lăsa la apă o ambarcaţiune la bordul căreia o echipă de vizită trebuia să examineze documentele şi încărcătura navelor interceptate. Zi de zi, noapte de noapte, marinarii făceau neîncetat de veghe, în mările îngheţate ale Islandei, în condiţii extrem de grele. Punţile erau permanent măturate de valuri şi era imposibil să te bucuri de un somn adevărat, fie şi în rarele momente de acalmie. În aceleaşi veşminte leoarcă de apă, marinarii mâncau, dormeau şi armau tunurile şi aruncătoarele de grenade antisubmarine.

La fiecare două săptămâni se bucurau de un oarecare răgaz, când nava revenea la Scapa Flow pentru a se aproviziona cu păcură, a reface încărcătura de muniţii şi provizii şi a primi mult aşteptata corespondenţă cu noutăţi

de la familii. Acolo, bineînţeles, marinarii puteau să-şi ofere luxul unui somn reparator în condiţii de relativă securitate şi confort. După aceea se întorceau pe marea neospitalieră în bătaia vântului şfichiuitor care te îngheţa până la oase şi în faţa celui mai temut duşman al marinarului, „gheaţa neagră”. Aceasta se forma pe greemente şi suprastructuri, îngreuind nava; ei trebuiau s-o spargă cu lovituri de topor. Se ştia că numeroase nave mici dispăruseră fără urmă pentru că părţile superioare deveniseră prea grele şi se răsturnaseră.

Chiar şi Scapa, considerat de marinarii din Royal Navy drept o văgăună mizerabilă, era o oază binevenită după o misiune pe mare în aceste condiţii. Scapa, mărginită de insulele Pomona, Burray, South Rona lsay, Walls şi Hoy, avea o importanţă strategică enormă. Măsurând 15 mile în Jumrime şi 8 m lăţime, putea adăposti cele mai mari flote. Nu numai că permitea un acces uşor spre mările nordice, dar putea să le asigure şi controlul. Totuşi, pentru marinari n-avea niciun farmec. Pe uscat nu era nimic sau aproape nimic interesant de făcut, decât pentru un ornitolog sau pentru o fiinţă solitară, pasionata de plimbări pe cohnele şi câmpiile bătute de vânturi şi străbătute de turme de oi obişnuite cu intemperiile şi de colonii de păsări acvatice.

Deodată în megafoane a răsunat goarna, urmată de o comunicare care a declanşat o activitate febrilă. Hamacele au fost legate şi arimate în grabă, scrisorile au rămas neterminate, a fost abandonată orice visare, iar receptoarele radio, branşate pe „noutăţi de la familie”, au fost închise. Navele trebuiau să fie gata s-o pornească în larg fără întârziere.

Marinarii au fost uimiţi căci nu avuseseră la Scapa decât o „cuartă” – timp ridicol de scurt în jargonul celor de la Royal Navy. Înştiinţarea făcută la megafon se limita să spună că comandanţii primiseră mesaje „ultrasecrete” cu ordinul de a vira ancora şi de a se îndrepta în mare grabă spre Plymouth. Nu s-a dat nicio altă explicaţie; în cazărmile echipajelor, fiecare ştia că, atunci când ţi se dă

ordin, printr-un mesaj, să mergi cu cea mai mare viteză de la un capăt la celălalt al ţării, e vorba de ceva urgent. S-au formulat mu’te presupuneri asupra naturii misiunii, dar nimeni nu s-a plâns; echipajele se bucurau la perspectiva de a participa la o acţiune veritabilă. După corvoada cu patrularea din Marea Islandei, orice părea binevenit – chiar o luptă împotriva inamicului.

N-a fost nevoie decât de foarte scurt timp pentru ca cele două crucişătoare să se strecoare cu precauţie prin estacada barajului antisubmarin şi să pună capul spre larg cu tot echipajul la posturile de luptă. A doua zi, la orele 15, 03, în jurnalul de bord al lui *Emerald* se nota că nava trecuse pe lângă „Old Man of Hoy”, o stâncă ascuţită, în formă de corp omenesc, ce ieşea vertical din mare.

La orele 23, 18, în ziua de 3 octombrie, cele două crucişătoare ancorau în Plymouth Sound, iar prin portavoce era lansat de la comandă ordinul: „Liber la maşini!” Bătrânele crucişătoare se comportaseră bine; navigaseră de-a lungul întregii coaste a Angliei, dublaseră capul Land’s

End şi ajunseseră la Devon într-un timp remarcabil de scurt.

A doua zi dimineaţă, la primele licăriri ale zorilor în Sound, cele două nave au virat ancora venind să acosteze la cheiul nr. 6. Nimeni, nici măcar comandanţii, nu ştia încă ce însemna această grabă. În curând a devenit însă evident faptul că se pregătea ceva foarte important, căci se interzisese accesul în vecinătatea imediată a navelor. Într-o atmosferă de surescitare, marinarii se întrebau ce-i aşteaptă, până când li s-a distribuit ţinuta albă, destinată regiunilor calde; era evident că aveau să se dirijeze spre Extremul Orient. Acest lucru a fost primit de echipaje cu sentimente amestecate; căci dacă orice era preferabil misiunii de la Scapa Flow şi îngrozitoarelor mări islandeze, o campanie tropicală însemna întotdeauna o absenţă prelungită de acasă; poate chiar ani întregi, în care ar fi rămas departe de fiinţele dragi.

Marinarii nu-şi puteau imagina că era vorba de un

şiretlic menit să împiedice orice indiscreţie privind adevărata destinaţie a navelor.

Nicio navă nu avea să joace un rol mai proeminent în această bătălie secretă a Atlanticului decât bătrânul crucişător *Emerald*, pe care numai războiul îl salvase de la demolare. Încercările pe care le-au suferit marinarii ambarcaţi la bordul său nu au fost însă fundamental diferite de acelea prin care au trecut ceilalţi marinari de pe alte nave care au transportat aur.

Comandorul Augustus Wallington Shelton Agar, decorat cu VC, DSO[2], comandant al lui HMS *Emerald,* era unul dintre cei mai curajoşi şi străluciţi ofiţeri ai Marinei regale. Bărbat subţire, cu uniforme impecabile, extrem de curtenitor, Agar era cel de-al treisprezecelea copil al unui plantator de ceai destul de original care în 1860, când îşi părăsise ţara natală pentru a trăi în Ceylon, adusese cu el şi haita de câini de vânătoare. „Gus" Agar fusese crescut acolo într-o ambianţă de lux şi abundenţă de servitori; dar la 8 ani fusese trimis în Anglia la un internat. Scurtă vreme după aceea tatăl său muri de holeră în cursul unei călătorii pe Iantzi. Mama sa murise deja; Agar îşi petrecea vacanţele pe ici, pe colo, pe la diferiţi colegi de clasă ai căror părinţi aveau unde să-l culce. Curatorii a ceea ce rămăsese din averea părintească au hotărât să-l bage la marina de război şi, la vârsta de 13 ani, băiatul, cu totul dezorientat, a trecut examenul de intrare la Dartmouth. Ulterior, acest marinar puţin entuziast avea să devină unul din ofiţerii cei mai decoraţi ai Marinei regale şi un erou de legendă.

Puţin după amararea navei sale la Plymouth, el a fost convocat la o conferinţă pe uscat la care asista de asemenea comandantul lui *Enterprise,* Jack Egerton, şi contraamiralul L.E. Holland, aproape singurul care a vorbit. Într-o încăpere închisă şi păzită, acesta din urmă a comunicat celor doi comandanţi că aveau să efectueze o misiune extrem de secretă şi că dispuneau de mai puţin de treizeci şi şase de ore pentru a face plinul la combustibil şi

2 Victoria Cross şi Distinguished Service Order.

a fi gata să iasă în larg.

Contraamiralul le-a spus că pe fiecare crucişător vor fi ambarcate „materiale explozive secrete speciale” închise în lăzi de lemn. Le-a repetat fără încetare că păstrarea secretului era indispensabilă şi că, în afară de ei, nimeni nu trebuia să cunoască destinaţia. Ca precauţie suplimentară, se va distribui marinarilor îmbrăcăminte tropicală, cu toate că au mergeau într-un loc unde putea fi folosită. Cei doi comandanţi schimbară între ei priviri amuzate; navele lor transportau sute de tone de explozivi diferiţi: obuze, grenade, torpile, şi nu vedeau de ce conţinutul lăzilor făcea obiectul unor asemenea măsuri de securitate. Povestea spusă de contraamiral nu li se părea convingătoare, dar niciun moment nu le-ar fi trecut prin gând să întrebe motivul ascuns pentru care era folosită o minciună atât de sfruntată. Căile Amiralităţii, ca şi cele ale Domnului, sunt de nepătruns.

Agar ştia bine ce înseamnă un secret, căci înalta distincţie Victoria Cross o obţinuse datorită modului în care scufundase un crucişător în 1919, pe când fusese agent al serviciilor secrete britanice.

Această recompensă a stârnit o vie uimire, deoarece nu a fost însoţită de o citare oficială şi n-a dezvăluit niciun amănunt – Amiralitatea dăduse instrucţiuni ca acţiunea pentru care primise decoraţia să nu fie menţionată niciodată – şi astfel Agar a devenit „omul cu Victoria Cross mister”.

Când a aflat că nava sa era chemată să efectueze o misiune foarte secretă, s-a simţit în al nouălea cer. Adulmecând mirosul prafului de puşcă, Agar şi-a încurajat oamenii de la bord astfel încât *Emerald* să fie gata de pornire cu mult înainte de expirarea termenului prevăzut. Aprovizionarea cu păcură, încărcarea proviziilor şi a muniţiilor s-a făcut atât de rapid, încât le-a putut acorda marinarilor câteva ore de permisie ca să se ducă să-şi vadă familiile.

Cei 650 de oameni care formau echipajul fuseseră adunaţi în pripă în epoca în care războiul începea să pară

inevitabil. Era un amestec de bătrâni lupi de mare care cutreieraseră toate oceanele globului; rezervişti smulşi de la meseria lor de poştaşi, şoferi de autobuze sau mineri; băieţi tineri – muşi sau aspiranţi – care trebuiau să se formeze ca marinari; sau marinari în retragere, care se credeau „în afara jocului" până când aveau să fie rechemaţi sub arme. În câteva săptămâni Agar a modelat acest aluat uman, făcând din el un echipaj strâns unit care lucra cu eficacitatea unei maşini bine un9 e.

În ziua de 31 august 1939, când a primit mesajul secret „Ambarcaţi suplimentul de focoase de obuz şi de conuri de război pentru torpile. Pregătiţi-vă de luptă", el era satisfăcut că atât oamenii cât şi nava erau gata pentru orice eventualitate. Un echipaj mai bun nu exista în toată flota.

Trei zile mai târziu, în drum spre Scapa Flow, el a primit mesajul aşteptat de multă vreme: Anglia era în război. Ofiţerilor şi marinarilor adunaţi pe interpunte li s-a adresat cu cuvinte simple şi directe, pe înţelesul lor: „Scopul nostru trebuie să fie de a face din această navă o unitate de luptă cât mai eficientă posibil. Trebuie să lucrăm ca o singură echipă, să gândim ca o singură echipă şi să ne comportăm ca o singură echipă".

Hotărî să se strige de trei ori „ura" pentru rege; marinarii, scoţându-şi bonetele de pe cap, au strigat „ura" cu entuziasm. Un fochist din ultimul rând a început să intoneze *Good old Skip* [3], după care s-au auzit din nou urale, spontane şi asurzitoare.

Când marinarii erau pe punctul de a părăsi nava spre a face o scurtă vizită familiilor lor.

Agar – care, în general, era extrem de sever îi ce priveşte tăcerea ce trebuia păstrată în legătură cu mişcările navei – c-a spus că ru vedea „ici un inconvenient ca familiile lor să afle că nava avea să se îndrepte spre soarele şi căldura tropicelor.

Când s-au întors, la posturile echipajelor circulau din

---

3 *Good old Skip'* — expresie marinărească engleză, semnificînd „Bunul nostru comandant". — *Nota trad.*

nou tot felul de zvonuri. Unii spuneau că se îndreptau spre Freetown, în Sierra Leone; alţii spre India; spre Singapore; sau poate spre Hong Kong. Deşi Agar ştia că îmbrăcămintea tropicală nu era decât un şiretlic deliberat şi deşi încurajase personalul să vorbească, în speranţa că aceste zvonuri vor ajunge la urechea vreunui agent duşman, adevărata destinaţie n-o cunoştea încă nici el. N-a primit lămuriri în această privinţă decât la data de 6 octombrie, cu nouă minute înainte de miezul nopţii; la o a doua conferinţă i s-a remis un mesaj secret din partea comandantului suprem al Apropierilor de Vest, aşa cum li s-au remis mesaje şi comandanţilor de pe crucişătoarele *Enterprise* şi *Caradoc.* Deschizând plicurile, ei au citit:

„Pe fiecare navă cu destinaţia Halifax trebuie să fie încărcate lingouri de aur în valoare de două milioane de lire. În ziua de 7 octombrie, la ora 1, de-a lungul bordului se va plasa un vagon. Fiecare vagon va conţine 148 de lăzi cântărind 59 de kg. Lăzile sunt numerotate de la Z 298 la Z 741 inclusiv. La fiecare vagon vor trebui puse sentinele îndată după sosirea vagonului. Ambarcarea va începe la orele 6, 30 sau când se va lumina de ziuă. Vor fi luate măsurile necesare pentru supravegherea fiecărei lăzi între momentul scoaterii din vagon şi al sosirii la bord. Veţi confirma primirea către comandantul-şef al Apropierilor de Vest pe borderou! alăturat”.

Amiralul Holland i-a predat lui Agar un petic de hârtie pe care mâzgălise ora plecării. Agar s-a întors la bord, s-a întins îmbrăcat în cuşetă, încercând să doarmă câteva ore. Cu puţin înainrp de a se lumina de ziuă, a fost trezit de credincioasa ordonanţă, Arthur Fitzjohn, marinar în retragere rechemat sub arme. Fitzjohn era mirat că comandantul cerea să fie trezit foarte devreme spre a supraveghea personal încărcarea materialelor explozive, chiar dacă erau secrete. Această sarcină ar fi putut fi încredinţată oricărui ofiţer de bord. Era cu atât mai uimitor cu cât o mare cantitate de explozivi speciali fusese deja încărcată sub formă de obuze, torpile şi grenade, fără ca Agar să fi considerat că prezenţa sa era necesară. Cei

doi bărbaţi se cunoşteau de multă vreme. Între ei erau relaţii amicale, dar nu foarte familiare. Fitzjohn îşi exprimă uimirea faţă de această sculare matinală, nădăjduind că comandantul va fi dispus să scape vreo vorbă. Agar s-a mărginit însă să-i mulţumească pentru ceaşca de ceai.

La orele 4, de-a lungul cheiului a tras un vagon şi Agar a coborât repede scara mare, urmat de o echipă de marinari vânjoşi. Aceştia au descărcat lăzile de lemn, le-au pus pe cărucioare de mână şi le-au împins până la bord; apoi, cu ajutorul palancurilor, au coborât lăzile în magazia de arme portative unde au fost aranjate în stive ordonate. Marinarii au fost intrigaţi văzându-l pe comandant încuind chiar el uşa magaziei şi punând cheia în buzunar. Era lucrul cel mai extraordinar, căci, în mod normal, cheia ar fi trebuit să fie pusă la locul ei obişnuit – un cârlig cu etichetă în dulapul cel mare în care se agăţau toate cheile de pe navă. Această magazie trebuia să poată fi deschisă în caz de urgenţă, dacă ar fi fost nevoie să li se dea arme marinarilor sau puşcaşilor marini, deoarece în ea se aflau toate armele de mână, puşti, revolvere şi arme automate. În epoca în care patrulau în mările Islandei, comandantul nu se preocupase niciun moment de această cheie; oamenii erau complet uluiţi; se gândea oare „bunul comandant” că vreun membru al echipajului ar fi într-adevăr capabil să fure o ladă cu explozivi?

La ora prânzului personalul a reînceput să facă tot felul de speculaţii privitoare la destinaţia lor, căci toată această poveste cu materialele explozive secrete le aţâţase curiozitatea; oare la ce-ar fi folosit la tropice? Unul dintre veteranii de la bord i-a sfătuit să aştepte cu răbdare, spunând că răspunsul va veni în curând. Era suficient ca unul dintre ei să arunce pe furiş o privire pe jurnalul de bord, unde trebuie să se fi aflat o menţiune în acest sens. Ceea ce s-a şi făcut, dar fără să se lămurească ceva în legătură cu ciudatele evenimente din cursul dimineţii. Tot ce se putea citi era „muniţii”.

La orele 16, 45, perplexitatea a luat sfârşit. Pe jurnalul de bord a apărut următoarea însemnare: „Plecare

spre Halifax cu *Caradoc* şi *Enterprise.* Viteza 20 de noduri”.

Fitzjohn povesteşte: „Îmi amintesc scânteia de maliţiozitate din privirea comandantului Agar când ne-a spus: «Sper că aţi petrecut momente agreabile şi că v-aţi informat soţiile şi iubitele că *Emerald* se îndreaptă spre Orient. De acum înainte puteţi să înapoiaţi uniformele albe, căci ne îndreptăm spre Vest, în convoi». Nu am fost prea decepţionaţi, dar eram intrigaţi în continuare de aceşti blestemaţi explozivi. Comandorul Agar ne lăsase fără nicio explicaţie; nici măcar n-a vorbit despre ei”.

Nu a dat nicio explicaţie nici pentru faptul că legase cheia magaziei de arme de placa de identitate pe care o purta agăţată la gât.

S-au făcut şi unele comentarii mai grosolane printre marinari, dar în general erau mai curând mulţumiţi; aşadar, nu se vor afla departe de casele lor timp de luni sau chiar ani de zile. Şi, după cum remarca un bătrân lup de mare care servise în ţările calde: „Nu vă daţi seama ce noroc aveţi; este un chin să menţii hainele astea albe mereu curate şi călcate”.

La orele 18, cele trei crucişătoare îşi ocupară posturile într-o formaţiune ce cuprindea cuirasatele din clasa „R”, *Revenge* şi *Resolution,* care transportau şi ele două milioane de aur.

Cele două măreţe cuirasate care aproape că striveau cu dimensiunile lor crucişătoarele, mult mai mici, ofereau un spectacol impresionant în timp ce ridicau valuri enorme şi înaintau cu viteză maximă. Înţesate cu tunuri, n-aveau de ce să se teamă de nicio navă germană de suprafaţă, căci numai ele două aveau o putere de foc destul de mare pentru a domina şi a scufunda orice navă duşmană. Deplasamentul lor era de aproape 30.000 de tone, turelele lor, pupa şi prova purtau tunuri de 380 de mm şi artileria lor secundară era aproape tot atât de impresionantă: 12 tunuri de 152 de mm şi 8 tunuri de 102 mm. În afară de aceasta, posedau mai multe tuburi lanstorpile de 533 de mm. *Emerald* şi *Enterprise* erau armate cu 7 tunuri de 152

de mm şi 4 tunuri de 102 mm, plus 16 torpile de 533 de mm. *Caradoc* poseda doar 5 tunuri de 152 de mm, 3 tunuri antiaeriene de 76 de mm şi 8 torpile. Toate acestea formau un ansamblu formidabil care ar fi făcut să şovăie cea mai puternică forţă inamică.

Singura teamă a comandanţilor de nave era ca, în ciuda secretului şi a scăpărilor voite de informaţii fajse, vreun agent german să nu fi reuşit să afle ceva în privinţa aurului şi să fi trimis un mesaj amiralităţii germane. Într-un asemenea caz, un baraj de submarine s-ar fi plasat de-a curmezişul rutei convoiului, în speranţa de a-l intercepta, iar avioane de recunoaştere cu o rază mare de acţiune ar fi scotocit marea pentru a semnaliza poziţia şi ruta navelor engleze. Toată puterea lor de foc nu le putea asigura securitatea împotriva torpilelor submarine.

În afară de aceasta, exista invizibila ameninţare a minelor şi, de aceea, de îndată ce flota a ieşit din port, s-a dat ordinul: „lăsaţi paravanele la apă”. Aceste aparate în formă de torpilă, prevăzute cu aripioare pentru reglajul adâncimii la care erau remorcate, aveau un fel de fălci cu dinţi de fierăstrău capabile să taie parâmeie minelor.

Din fericire, când vremea a început să se strice, ameninţarea submarinelor a început să se estompeze. În jurnalul de navigaţie de pe *Emerald* figura menţiunea laconică „rece şi ceţos”, care nu exprima cât de îngrozitoare era vremea. Marea deveni aşa de rea, încât şi puternicele cuirasate au trebuit să-şi reducă viteza la 12 noduri. Cu o vizibilitate foarte scăzută era dificil şi periculos să se menţină la post şi navele au trebuit să lase la apă geamandurile de ceaţă.

Această vreme îngrozitoare îşi avea însă avantajul ei; dacă navele de război nu puteau să se vadă între ele, la fel de incapabile erau şi submarinele. *Emerald* era supus unor mari eforturi, sub care scrâşneau tablele şi niturile. Etrava dispărea sub valurile uriaşe, ţâşnind după un timp care părea o veşnicie, aruncând în aer sute de tone de apă rece ca gheaţa. Personalul de veghe pe comandă era ud până în măduva oaselor, iar uneori întreaga suprastructură a navei

dispărea în valuri. Punţile erau permanent măturate de ape, iar pompele trebuiau să funcţioneze fără încetare pentru a evacua apa din spaţiile de locuit. Unele ambarcaţiuni au fost făcute ţăndări sub loviturile pachetelor de mare; pe punţile superioare materialele au fost smulse şi antrenate peste bord. Avionul de recunoaştere *Sea Fox* a fost smuls de pe catapultă şi azvârlit în mare; n-a fost găsit niciodată.

În timpul celor zece lungi zile şi nopţi de călătorie, echipajul a dormit foarte puţin. Oamenii erau chemaţi la posturile de luptă în zori şi la asfinţit, iar între timp se dădeau numeroase alarme. Rareori au avut ocazia să scoată de pe ei hainele ude; când puteau să-şi acorde câteva momente de somn, se căţărau în hamace gata îmbrăcaţi, iar semnalul de a armă îi trezea pentru a-i trimite din nou pe punţi. Timpul scurs pentru traversarea oceanului ne permite să ne dăm seama de condiţiile atmosferice, care au împins echipajele la limita rezistenţei umane.

Agar cunoştea marea de la vârsta de 13 ani; în cursul îndelungatei sale cariere, el comandase mai multe nave, dar *Emerald* îi era cea mai dragă. Trebuie să fii marinar pentru a înţelege cât de strânse sunt legăturile ce se pot ţese între un om şi o masă metalică plutitoare. Într-un anumit fel, navele au o personalitate proprie, iar pentru Agar *Emerald* reprezenta un lucru splendid. Atunci când, înainte de război, preluase comandamentul acestei nave în Extremul Orient, crucişătorul semăna cu un iaht, cu cele trei coşuri vopsite în galben. În acel moment, s-ar fi putut spune despre el că era bun de trimis la fier vechi;

era imposibil să fie revopsit pe mare şi nu primise nicio picătură de vopsea de atunci de când regele trecuse în inspecţie flota de rezervă la Weymouth, exact înainte de începerea ostilităţilor. Parcursese atâtea mile, încât coşurile erau crăpate. Corpul şi suprastructurile se cojeau, iar punţile erau negre precum catranul.

Faptul că a supravieţuit acestei călătorii trebuie atribuit calităţilor de marinar ale lui Agar, ale ofiţerilor şi

marinarilor săi, căci puţine nave erau atât de prost pregătite pentru Atlantic ca *Emerald* sau *Enterprise.*

În momentul declarării războiului, *Emerald* atinsese o vârstă înaintată pentru o navă. Pus în şantier în 1918, el era conceput spre a fi folosit în zonele tropicale, ca răspuns la crucişătoarele rapide germane din primul război mondial. La 19 mai 1920, nava şi-a început activitatea. Era unul din bastimentele cele mai rapide ale Marinei regale, capabil să atingă viteza de 35 de noduri, în schimb, avea un bord liber foarte mic, iar artileria sa nu era în turele. Armamentele tunurilor şi ale tuburilor de lansare a torpilelor nu erau protejate decât prin mici apărătoare de pânză de vele; acestea erau suficiente în apele calde, dar în Atlantic era cu neputinţă să ofere protecţie contra frigului.

Ofiţerii şi marinarii sufereau fără să se plângă; moralul era excelent, căci toţi participau la aceste grele încercări, Agar aplicând aici învăţămintele lui Francis Drake: „Fiecare trebuie să tragă în acelaşi timp de parâme, marinarii împreună cu nobilii şi nobilii împreună cu marinarii”.

Mai târziu, el avea să spună:

„Nu voi uita niciodată acel frig muşcător, însoţit de grindine sau de furtuni de zăpadă în timp ce tangam. Marinarii trebuiau să-l înfrunte din plin, adăpostindu-se cum puteau îndărătul măştilor tunurilor, în timp ce pe comandă nu aveam decât tenzi. Am văzut pe unii marinari vomitând, nu din cauza răului de mare, ci din cauza suferinţei datorată frigului, iar în acelaşi timp, cu mâinile lor goale, desfăşurau parâmeie paravanelor; şi totuşi, ei reuşeau să lanseze sau să scoată aceste aparate din apă”.

Sergentul Bob Smith, care semnase un angajament de lungă durată, se afla la paravane:

„În viaţa mea n-am văzut o vreme ca aceea. Nava era acoperită de gheaţă şi, uneori, ambarcaţiunile de salvare erau de nefolosit. Era greu, dar aveam satisfacţia că pentru toată lumea era la fel. Formam o echipă minunată. Într-o zi pierdusem o cheie de la parâma unui paravan;

căpitanul comandor Fegen şi cu mine am trecut deasupra balustradelor pentru ca s-o înlocuim cu alta. Fegen era comandant secund, dar n-ar fi cerut niciodată unui marinar să facă un lucru pe care nu era gata să-l facă el însuşi".

Edward „Fogarty" Fegen era, ca şi Agar, irlandez şi îmbibat cu tradiţiile marinei de război. Fiu al unui amiral şi marinar înnăscut, el avea să dobândească ulterior un loc de onoare în istoria maritimă engleză. Promovat comandor, în noiembrie 1944 el comanda crucişătorul armat de 14.000 de tone *Jervis Bay,* care escorta convoiul HX 84 de 37 de tone, când, deodată, apăru cuirasatul *Admiral Scheer,* care se îndrepta spre navele comerciale. Fegen se dirijă cu toată viteza spre cuirasatul german, sacrificându-se în mod deliberat, pentru a salva convoiul. FI reuşi să ţină cuirasatul la distanţă timp de 22 minute, permiţând astfel convoiului să câştige răgaz spre a se dispersa. În această luptă au murit peste două sute de ofiţeri şi marinari, printre care şi Fegen, care s-a înecat împreună cu nava pe care o comanda. A fost decorat cu Victoria Cross postmortem.

Şi alţi ofiţeri de pe *Emerald* au obţinut grade înalte în marină. Ofiţer pentru arme sub apă era căpitanul Morgan Giles, care deveni contraamiral, apoi deputat în Parlament. În postul aspiranţilor se afla aspirantul David Williams, care, în momentul în care scriu aceste rânduri, este amiralul Sir David Williams, al doilea Lord al Mării. „Tânărul profesor" şi căpitan B.J. Morgan nu înceta niciun moment să le împărtăşească din cunoştinţele sale recruţilor, în ciuda condiţiilor grele ale călătoriei; actualmente este contraamiral. Toţi au participat în timpul războiului la numeroase şi foarte periculoase operaţiuni.

Printr-o ironie a sorţii, Agar, care-i sudase pe cei 650 de oameni într-un echipaj unit şi extrem de eficace, era un om solitar la bordul lui *Emerald.* Pe mare, el părăsea rareori puntea de comandă; şi, când nava se afla în port, primul său gând era să-şi trimită personalul în permisie pe uscat. Bob Smith spunea:

„Atunci când ştiam că comandantul era tot atât de ud

şi de obosit ca noi, nu mai resimţeam greutăţile. Nici nu ne mai dezbrăcăm; cât despre spălat, doar vârful nasului, şi apoi nici nu mai aveam timp de nimic; aproape întreaga zi o petreceam la posturile de luptă”.

Fitzjohn era unul dintre puţinii oameni care putea să observe îndeaproape tensiunea teribilă la care era supus Agar:

„În larg, îi era imposibil să se destindă, şi ducea o existenţă foarte solitară. Legat fără încetare de comandă, nu-şi oferea măcar câteva clipe de relaxare în careu, ca ceilalţi ofiţeri. Ştiu că era permanent neliniştit din cauza condiţiilor îngrozitoare în care se zbăteau oamenii. Navigând de jur-împrejurul lumii, văzusem numeroase cazuri de mare rea; trebuie să spun însă că, în toţi anii mei de serviciu în marină, o mare rea ca aceea nu văzusem. Uneori nava părea că se înalţă pe etambou, şi trebuia să ne punem căşti de oţel pentru a ne apăra capul de bucăţile de gheaţă care cădeau”.

Să te aventurezi pe puntea descoperită era extrem de periculos, căci, din cauza bordului liber mic, puntea era permanent măturată de valuri. Iar dacă un om ar fi fost smuls de ape şi aruncat peste bord, nici nu se punea problema ca nava să se întoarcă pentru a încerca să-l salveze.

Singurul care purta răspunderea pentru felul în care se hrănea comandantul era Fitzjohn.

„Comandantul Agar îşi lua totdeauna masa în cabina sa, unde lumina se stingea automat când deschideam uşa şi se reaprindea când o închideam. Mă întâmpina regulat cu aceleaşi cuvinte pline de voioşie: «Fitzjohn! Eşti un fericit!» Remarcabil era faptul că reuşea să-ţi redea curajul şi să te convingă că existau situaţii mai grele, deşi, retrospectiv, nu văd care ar fi fost”.

Întunericul crea noi pericole pentru marinarii care se aflau de serviciu pe punţile lunecoase. Nu se vedea nicio luminiţă şi trebuiau să bâjbâie printre obstacole. Odată cu căderea nopţii fluierul şefului de echipaj anunţa: „Întunecaţi nava”; capacele erau înşurubate pe hublouri,

iar lămpile de buzunar şi chibriturile erau proscrise. Căci în acele nopţi, negre ca cerneala, cea mai slabă licărire putea atrage un submarin direct spre navă.

În zorii zilei de 16 octombrie din ceaţă se desprinse linia cenuşie a coastei Noii Scoţii şi echipajul a fost chemat la posturile de manevra pentru intrarea în port. În timp ce crucişătorul, gârbovit şi cu vopseaua de pe el scorojită, se îndrepta spre Halifax, amiralul Holland trimise următorul mesaj: „Poate că nu ştiţi, dar semănaţi cu un tablou suprarealist”. Mai târziu, când Agar citi mesajul, departe de a se simţi ofensat, izbucni în râs.

Contraamiralul Morgan îşi aminteşte: „Nu pot uita această primă sosire la Halifax. Culorile erau minunate, în special cele ale arţarilor. După o asemenea traversare era greu de imaginat că există în lume şi altceva decât vremea rea”.

jurnalul de bord al lui *Emerald* menţionează la orele 9, 10: „Legat la cheul nr. 23 al lui Canadian National Railway”. Aceasta nu însemna însă un răgaz imediat pentru echipaj. Au fost trimişi scufundători pentru a inspecta elicea tribord în timp ce pe punţi se repara materialul avariat. Pagubele erau importante; unele ambarcaţiuni fuseseră sfărâmate; valurile smulseseră un ruf de lemn; fuseseră smulse de asemenea plute, grenade, parâme şi multe alte materiale valoroase.

Dar jurnalul nu menţionează prezenţa a circa o sută de membri ai poliţiei călare canadiene care făceau deja de gardă în jurul unui tren ce stătea – sub presiune de-a lungul cheului.

Agar coborî în magazia de arme portative, descuind uşa cu cheia pe care o păstrase de-a lungul întregii călătorii. Marinarii desemnaţi pentru a urca lăzile de lemn pe punte nu înţelegeau de ce era necesară o asemenea desfăşurare de poliţie înarmată pentru a păzi nişte explozivi speciali. Prezenţa trenului cu locomotiva pufăind îi uimea şi mai mult.

Agar supraveghea personal debarcarea. În momentul urcării lor pe punte, lăzile erau verificate una câte una,

apoi erau încărcate pe cărucioare şi coborâte pe uscat. Înainte de a fi puse în vagoane, erau verificate din nou de către un înalt funcţionar de la Banca Canadei. După aceea Agar primi o chitanţă oficială; era o formalitate pe cât de înduioşătoare, pe atât de nepotrivită.

Scene identice aveau loc şi pe celelalte nave şi tot acest du-te-vino atrăgea atenţia celor din preajmă. Portul era înţesat cu nave comerciale încărcate eu material de război destinat Marii Britanii, iar marinarii lor, rezemaţi de bastingaj, se întrebau ce însemnau toate acestea. Tot ceea ce puteau să vadă cu binoclul şi lunetele erau marinari care cărau lăzi. Când exista o asemenea lipsă de nave de escortă, li se părea că navele de luptă ar fi putut fi folosite mai bine.

„Serviciul tăcut" a fost la înălţimea reputaţiei sale, căci n-a transpirat nimic referitor la conţinutul lăzilor, acest aur ou care se plătea materialul transportat de navele comerciale.

În 1968, la moartea lui Agar, văduva sa a donat decoraţiile şi documentele sale personale la Imperial War Museum. Printre amintirile unei vieţi de marinar, se poate vedea într-o cutie de carton acea primă chitanţă, redactată astfel:

„Primit aur în lingouri, livrat astăzi, luni 16 octombrie 1939, de către comandorul A.W. S Agar VC, DSO, RN, după cum urmează: o sută patruzeci şi opt de lăzi (cântărind fiecare o sută treizeci de livre) conţinând aur în lingouri de la Banca Angliei. Lăzile sunt numerotate conform listei alăturate".

Această – chitanţă este prima dintr-un grup de documente asemănătoare, deoarece *Emerald,* ca şi alte nave, a efectuat mai multe transporturi de aur. Dar călătoria relatată a reprezentat o experienţă care i-a permis lui Churchill să ia hotărârea îndrăzneaţă, în zilele cele mai întunecate ale anului 1940, de a juca într-o aruncătură de zar întreaga avuţie a naţiunii.

Încuind această chitanţă în seiful din camera sa, Agar se gândea cu melancolie că fusese destul de prost plătit în

comparaţie cu marinarii de altă dată, care şi ei transportaseră aur; aceştia primeau întotdeauna un procent din valoarea încărcăturii. Într-adevăr, printr-un decret care data din perioada războaielor napoleoniene, comandantul unei nave de război primea a opta parte din valoarea aurului transportat. Această regulă mai era în vigoare în 1936, când prietenul său, comandorul Charles Morgan, care avea comanda lui *Enterprise,* îl evacuase pe împăratul Haile Selassie de la Massawa la Haifa, după ce italienii invadaseră ţara. În timpul acestei călătorii, împăratul ocupa apartamentul lui Morgan, iar puntea era acoperită de lăzi care conţineau taleri vechi de pe timpul Mariei-Tereza. La sosirea sa, împăratul se oferise să plătească a opta parte, dar Morgan refuzase cu politeţe.

Dar un funcţionar isteţ al Tezaurului anulase decretul cu puţin timp înainte de izbucnirea războiului. Agar visa că, fără această anulare, ar fi câştigat o sumă frumuşică, de care ar fi dispus la pensie.

Totuşi, în acel moment nu pensia şi banii îl preocupau pe Agar, ci confortul şi bunăstarea marinarilor. Atunci când crucişătorul părăsise portul Plymouth, nici ofiţerii, nici marinarii nu primiseră îmbrăcămintea necesară. Nu erau echipaţi decât cu mănuşi şi fulare, jachete moltonate şi haine de ploaie reglementare, ideale pentru apele engleze, dar total nesatisfăcătoare pentru Atlanticul de Nord. În afară de aceasta, nava nu poseda o instalaţie de încălzire eficientă, şi toţi înduraseră suferinţe de necrezut. Şi acum călătoria de întoarcere avea să fie şi mai lungă, deoarece *Emerald* trebuia să escorteze un convoi.

Agar hotărî să facă ceva în acest sens; dar nu ştia bine ce. Se adresă, la întâmplare, unuia din funcţionarii Băncii Canadei; acesta îi spuse că se va ocupa de problemă.

„El intră în contact cu Crucea Roşie canadiană, povesteşte Agar, care a fost de o generozitate extraordinară. În 48 de ore am primit mănuşi din piele de cal, folosite de muncitorii forestieri canadieni, fulare precum şi ciorapi dintr-o lină splendidă pentru cizme,

căciuli de piele căptuşite cu lână şi având clape de blană pentru a proteja urechile, şi o mare cantitate de indispensabili şi tricouri de lână pentru întregul personal. Aceste cadouri erau ca un dar ceresc, şi cu ele puteam să înfruntăm Polul Nord”.

Puţin timp după aceea, *Emerald* şi celelalte nave transportoare de aur au luat drumul de întoarcere, escortând navele de comerţ încărcate cu mărfurile cumpărate prin *cash-and-carry*. În timp ce convoiul se forma în faţa portului Halifax, unii membri ai echipajdlui de pe *Emerald* au captat o emisiune a trădătorului „Lord Haw-Haw” care anunţa: „Aici Germania… Aici Germania. Crucişătorul *Emerald* părăseşte în acest moment Halifax cu un mare convoi transportând material de război american în Anglia”. Marinarii au izbucnit în râs; dintr-un oarecare motiv misterios li se părea că vechiul fascist englez cu faţa brăzdată de tăieturi era un subiect de distracţie; chiar şi atunci când anunţa că plecarea lor era cunoscută şi că îi aşteptau haite de submarine. Când Agar află acest lucru se simţi mai mult uşurat decât amuzat; în ciuda gândului neplăcut că germanii erau la curent cu plecarea sa, era satisfăcut că inamicul nu auzise vorbindu-se de sosire.

În Anglia secretul fusese bine păstrat; dar emisiunea trădătorului dovedea cât de uşor era să fie dejucate măsurile de securitate canadiene. Fiecare ştia că la Halifax operau numeroşi spioni germani; dacă unul dintre ei ar fi auzit flecărindu-se, era suficient să telefoneze la Ambasada germană din Washington şi informaţia era imediat transmisă la Berlin. Ceea ce, în mod evident, s-a şi produs; într-adevăr, submarinele erau postate pentru a-şi lansa torpilele asupra convoiului din care au şi scufundat două vase.

Când *Emerald* sosi cu bine în port, duminică 29 octombrie, Agar a fost informat că trebuia să plece din nou imediat ce era posibil, pentru o nouă misiune asemănătoare. Ou toate ca nava ar fi avut presantă nevoie de un carenaj îngrijit, în şase zile ea trebuia să fie gata să

iasă în larg. În ciuda urgenţei, Agar ţinu morţiş să-şi trimită oamenii acasă pentru o odihnă binemeritată; el personal rămase pe loc pentru a organiza un sistem de încălzire a cazărmilor echipajului, astfel încât marinarii să poată sta în căldură înainte de a-şi lua în primire posturile la tunuri sau la proiectoare.

Dădu dispoziţii muncitorilor de la arsenal să instaleze un sistem primitiv pe care-l văzuse pe navele flotei ruse în timpul primului război mondial. Sistemul consta în radiatoare făcute din serpentine de cupru prin care circulau vapori. Pe de altă parte, încă ofensat de semnalul care salutase sosirea navei sale la Halifax, se împrieteni cu muncitorii, obţinând un strat de vopsea proaspătă pe *Emerdid.* Era prima dată în cariera sa când reuşi să obţină acest lucru de la lucrătorii de pe şantierele civile. „Au făcut-o cu dragă inimă, povestea Agar, ştiind că marinarii mei se aflau acasă pentru o odihnă binemeritată”.

Când echipajul se întoarse la Plymouth, *Emerald* semăna leit cu acel crucişător solipitor ca un bănuţ nou a cărui fotografie putea fi văzută în *Jane’s Fighting Ships* E Reîncepu aceeaşi ceremonie misterioasă care-i intrigase atât de mult pe marinari în cursul primei călătorii. Profitând de întuneric, un tren cu vagoane plumbuite se alinia de-a lungul bordului, şi o echipă a fost trimisă spre a descărca noi lăzi încercuite cu chingi metalice. Şi de data aceasta comandantul şi-a luat sarcina neobişnuită de a supraveghea depozitarea lor în una din magaziile de muniţii.

Mateloţii nu şi-au putut înfrânge curiozitatea; acum erau hotărâţi să nu se lase păcăliţi cu altă poveste despre materiale explozive secrete. Sergentul Bob Smith povesteşte:

„Ne sinchiseam prea puţin de ceea ce era în lăzi, dar marinarii au oroare să li se ascundă ceva. Ardeam de dorinţa de a şti ce prilejuia atâta du-te-vino, secrete şi birocraţie. De aceea am lăsat special să cadă o ladă, şi aceasta s-a deschis. Însă am fost extraordinar de uimiţi, când un marinar ne-a strigat de jos: «nişte nenorocite de

calupuri de săpun!» Evident, ele semănau cu nişte calupuri de săpun – aveau aceeaşi formă şi culoare –, dar toţi am înţeles despre ce era vorba. După aceea n-am mai vorbit nimic în această privinţă. În realitate, ne era mai curând indiferent că încărcăm sau descărcăm aur; în ce ne privea, era exaot acelaşi lucru ca şi când am fi manipulat oricare altă marfă”.[4]

La 22 noiembrie, când *Emerald* sosi la Halifax, ena iarăşi foarte puţin prezentabilă, şi din stratul superb de vopsea nouă pe care muncitorii din arsenal îl dăduseră pe cocă nu mai rămăsese mare lucru. Şi de astă dată vremea fusese îngrozitoare, producând numeroase avarii.

Astăzi1 în vârstă de 80 de am, şi trăind ca un tihnit pensionar, Arthur Fitzjohn, ordonanţa lui Agar, povesteşte:

„*Emerald* a efectuat mai multe transporturi cu aur şi, după atâţia ani, nu-mi amintesc de amănuntele fiecărei călătorii. Dar îmi aduc foarte bine aminte de una din întoarcerile noastre în Anglia, când comandantul Agar a trebuit să ceară comandantului-şef să-i trimită o ambarcaţiune pentru ca să se poată prezenta la raport pe uscat. Ale noastre erau, toate, de nefolosit. Camuflajele de tablă ce fuseseră înşurubate pe punte pentru apărarea tuburilor de lansare a torpilelor fuseseră smulse. Bătrânul crucişător fusese uneori atât de scuturat, încât părea să fi fost lovit de o salvă duşmană”.

În februarie 1940, *Emerald* a putut să intre în sfârşit într-un arsenal pentru o refacere completă. Punţile erau strâmbate şi deformate; maşinile trebuiau revizuite în întregime. În decurs de şase luni, crucişătorul fusese timp de 140 de zile pe mare. Pentru Agar şi pentru echipajul sau nu existase „războiul ciudat”; cât despre soldaţii ce luptau pe continent, inactivitatea lor lua şi ea sfârşit. În iunie, Agar escortase nava *Empress of Australia,* care transporta unităţi canadiene trimise să ocupe Islanda, şi acolo, la Reykjavík, află despre intrarea germanilor în Paris.[5]

---

4 *Jane’s Fighting Ships* — publicaţie anuală în care se dau caracteristicile tuturor unităţilor flotelor de război din lume. — *Nota trad.*

5 Cartea a apărut în ediţia engleză în anul 1979. — *Nota trad.*

A fost rechemat în Anglia i pentru o ailtă misiune; la întoarcerea lui *Emeraid* în golful Glyde, Agar transmise comanda navei sale dragi comandorului F.C. Flynn. După cum povestea el: „Mai aud şi acum răsunând în urechi urallele ofiţerilor şi marinarilor în timp ce părăseam bătrâna navă, însoţit de credinciosul Fitzjohn care-mi ducea bagajele la gară".

Rolul lui *Emeraid* ca transportor al preţiosului metal nu se încheiase. Puţin după aceea, a făcut parte din celebrul *„Big One"**, marele convoi prin care a fost evacuată avuţia Marii Britanii, pentru ca aceasta să nu cadă în mâinile inamicului.

În zilele tulburi care au precedat istorica hotărâre a lui Churchill, un număr de ţări au avut ocazia să descopere rolul vital al aurului pentru ca libertatea sa supravieţuiască flagelului nazismului. Prima din aceste ţări a fost Norvegia.[6]

ODISEEA LUI HASLUND

Era aproape de miezul nopţii, în acea zi de 8 aprilie 1940; regele Norvegiei Haakon al VII-lea, pe atunci în vârstă de 68 de ani, mai lucra încă în biroul sau când aghiotantul intra aducând un mesaj urgent din partea ministrului de externe: tunurile forturilor ce apărau intrarea în fiordul Oslo deschiseră focul asupra unei formaţii de nave de război germane. Dintr-odată mugetul sirenelor de alarmă aeriană a umplut întreaga noapte şi biroul regal s-a cufundat în întuneric. Calm, regele îşi aprinse o luminare şi continuă să lucreze la flacăra ei pâlpâindă. Acea coardă întinsă a neutralităţii, pe care guvernul norvegian şi regele evoluau de câtăva vreme într-un echilibru precar, se rupse dintr-odată şi se produse invazia.

Din depărtare regele auzea bubuitul tunurilor. Cu toate că germanii debarcaseră cu un efectiv important, ocupaseră mai multe oraşe şi capete de pod, nu era încă totul pierdut. Oslo era centrul reţelei de transport a ţării şi, dacă oraşul rezista, invazia putea fi oprită. Guvernul a

6 *Big One* — Marele Unu. — *Nota trad.*

fost convocat în mare grabă pentru o şedinţă urgentă, la flacăra lumânărilor.

Stortingul, parlamentul norvegian, ţinuse şedinţă până la sfârşitul după-amiezii, dezbătând faptul că Marina regală engleză pusese mine în apele norvegiene. După sfârşitul şedinţei parlamentului, cabinetul continuase consultările şi hotărâse că Norvegia va pune mine în fiordul Oslo şi va draga minele puse mai spre vest de către englezi. Punându-se de acord asupra acestor măsuri urgente, miniştrii s-au înapoiat la casele lor ca să doarmă şi, în timp ce se odihneau, siluetele negre ale navelor germane care escortau transporturile de trupe se îndreptau spre coastă.

La ora 23, 20 primul ministru Johan Nygaardsvold a fost trezit dintr-un somn adânc de apelul insistent al telefonului. Ridicând receptorul, îl auzi pe colonelul Bir ger Ljungherg, ministrul apărării, anunţându-i, cu o voce îngrozită, că o forţă navală neidentificată înainta în fiord. „Minele au fost deja puse?” întrebă primul ministru. După o tăcere, colonelul răspunse: „Nu”. Cabinetul deliberase prea multă vreme şi luase prea târziu această hotărâre. „Ele nu pot fi puse pe întuneric”, explică ministrul apărării.

Pe loc, primul ministru convocă cabinetul; miniştrii au fost scoşi din paturile lor şi informaţi despre evenimente. S-au îndreptat spre locul şedinţei prin străzile neluminate, poticnindu-se şi mergând pe bâjbâite. Deşi mult prea tardivă pentru a fi cu adevărat eficace, s-a luat totuşi hotărârea de a se decreta mobilizarea.

Încă din zorii celei de a doua zi le era absolut limpede că situaţia era disperată. Ani de pace şi o aversiune înnăscută faţă de război dăduseră Norvegiei o armată ai cărei soldaţi erau departe de a se măsura cu trupele disciplinate şi antrenate în război care debarcaseră sau fuseseră paraşutate. Germanii păreau că sunt în măsură să meargă sau să aterizeze oriunde doreau. Într-adevăr, partea esenţială din apărarea aeriană a ţării, 19 avioane de vânătoare cumpărate în America „se aflau încă în lăzi, pe terenul de aviaţie de la Oslo.

La ora 4, 30 în timp ce cabinetul se afla în deliberare, dr. Curt Brauer, ambasadorul german în Norvegia, bărbat arogant şi ou aere ameninţătoare, se prezentă cu un ultimatum de 19 pagini, care încerca să justifice invazia. În timp ce cabinetul studia documentul, ambasadorul se plimba nervos în anticameră; deşi convins că conducătorii norvegieni n-aveau altă opţiune de făcut decât să accepte condiţiile grele, era vizibil agitat. Se luminase de ziuă când dr. Halvdan Koht, ministrul afacerilor externe, îi aduse răspunsul. Ultimatumul fusese respins. „În acest caz, vor fi lupte, şi nimic nu va putea să vă salveze!”, spuse cu brutalitate Brauer. „Luptele sunt în toi de pe acum”, răspunse ministrul afacerilor externe.

Era exact, dar bătălia avea să fie de scurtă durată. Situaţia agravându-se din minut în minut, se luase hotărârea ca guvernul şi membrii familiei regale să fie evacuaţi. În ciuda haosului, a totalei nepregătiri şi a nehotărârii comandanţilor militari, persista voinţa de a rezista. Dar tot curajul şi patriotismul din lume nu ar fi servit la nimic dacă regele şi guvernul ar fi fost capturaţi; şi – ceea ce era la fel de important – dacă naziştii ar fi pus mâna pe conţinutul unui anumit subsol bine păzit, chiar în inima capitalei, Oslo. Acolo se aflau depuse rezervele de aur ale naţiunii, fără de care guvernului nu i-ar fi rămas altceva de făcut decât să se predea. Astfel, pentru prima oară în acest război şi, desigur, nu pentru ultima dată, supravieţuirea unui popor îndrăgostit de libertate depindea la fel de patriotismul său nestăvilit ca şi de acal „metal galben, inoxidabil, maleabil şi cu masă specifică ridicată”.

Cu un spirit de prevedere cu atât mai lăudabil cu cât majoritatea celorlalte servicii guvernamentale dăduseră dovadă de miopie, ministrul de finanţe Oscar Torp prevăzuse evacuarea aurului în caz de invazie. Îndată ce capitala a fost ameninţată, el a organizat una din operaţiunile cele mai îndrăzneţe ale războiului, şi anume evacuarea unei cantităţi de 50 de tone de aur în lingouri şi în monezi – aflate în centrul unui oraş în care putea răsuna

oricând fanfara nazistă – şi transportarea lor într-un loc sigur pentru a finanţa continuarea luptei. Această salvare a dat loc la o serie de aventuri incredibile şi eroice, în mijlocul bătăliei inegale purtate de un popor care, în ciuda unei zdrobitoare inferiorităţi, refuza să accepte o concepţie despre viaţă de care avea oroare.

Hitler ştia că metalul preţios putea să încetinească sau chiar să oprească înaintarea trupelor sale verzi-cenuşii. Tocmai de aceea şi desemnase ca obiective prioritare, din momentul năvalei soldaţilor săi pe solul norvegian, capturarea regelui şi a miniştrilor, precum şi a rezervelor de aur ale ţării. Ideea sa era simplă şi limpede: lipsită de conducători, Norvegia ar fi trebuit să se descompună, iar lipsită de avuţii, ar fi rămas ca un motor fără benzină. Lăzile cu preţiosul metal îngrămădite în subsolurile Băncii din Oslo valorau cel puţin cât două divizii de blindate.

Cu toate acestea, o materie primă mult mai ordinară – minereul de fier – fusese hotărâtoare pentru acel *Wesemebung,* invazia Norvegiei. Aliaţii ştiau că, pe plan economic, Germania avea două puncte slabe: dependenţa sa faţă de petrol şi faţa de minereull ou un bogat conţinut în fier. Cea mai mare parte din minereu provenea de la minele Gââiivare din Suedia, de unde era transportat la Narvik şi de acolo, pe cale maritimă, în Germania, de-a lungul unor şena-le norvegiene şi prin Skagerrak. Aceste şenale, care se întindeau de la Capul Nord la Stavanger, se aflau în apele teritoriale ale Norvegiei şi, datorită acestui fapt, navele care transportau minereul nu puteau fi interceptate de flota engleză. Şi tocmai din cauza acestei căi maritime protejate, încă de la începutul ostilităţilor, Norvegia se afla pe primul plan în consideraţiile strategice atât ale Angliei cât şi ale Germaniei.

Chiar de la început, Churchill, ca prim-Lord ai Amiralităţii, începuse o campanie puternică pentru minarea şenalelor, astfel încât navele cu minereu să fie obligate să iasă în larg, unde puteau fi atacate de marina britanică. Francezii ridicaseră anumite obiecţii de frica

represaliilor şi cabinetul de război al lui Chamberlain opusese o rezistenţa încăpăţânată. Când Churchill a considerat că a sosit momentul să rezolve problema fierului, a cerut ca trupele engleze să ocupe portul Narvik şi minele de la Gällivare. Discuţia a durat mai multe săptămâni şi nehotărâtul Chamberlain a putut să evite în cele din urmă luarea unei decizii. Churchill a revenit insistent la prima sa idee de a mina şenalele şi a încercat să convingă cabinetul de război să adopte această hotărâre.

Problema era delicată, căci norvegienii se plânseseră deja de violarea neutralităţii lor atunci când, la 16 februarie 1940, distrugătorul HMS *Cossa de* comandat de comandorul Philip Vian, păstrumsese î/n Josingfjord, eliberând 299 de marinari din marina comercială engleză, aflaţi la bordul navei germane *Altmark.*

În sfârşit, când s-a luat hotărârea punerii minelor, era prea târziu, şi acţiunea, prost pregătită, s-a încheiat printr-un dezastru total. Deşi campania din Norvegia a avut anumite aspecte pozitive pentru Anglia, ea a dus la căderea lui Chamberlain.

La 5 aprilie, primul ministru îşi scrisese propriul său epitaf atunci când se adresă Uniunii Naţionale a Asociaţiilor conservatoare şi unioniste. El nu prevedea afacerea Norvegiei şi a vorbit despre prostia dovedită de Hitler care nu a profitat de superioritatea sa militară pentru a încheia rapid războiul. A comis greşeala de a declara că Hitler „pierduse trenul”.

Peste două zile, grosul forţelor invadatoare germane se îndrepta spre Norvegia. O mare cantitate de trupe. se afla deja în Norvegia, ascunse în navele mineraliere şi în vasele comerciale, care aşteptau în largul coastelor sau în porturi. Nu Hitler pierduse trenul, ci Chamberlain.

Operaţiunea Wilfred, numele de cod dat minării şena Mor şi intrării în porturile importante, s-a prăbuşit într-o confuzie totală. Proiectul prevedea la origine intrarea, în acţiune a două formaţiuni navale importante: una trebuia să pună minele, cealaltă trebuia să o protejeze pe prima. În

afară de aceasta, trebuiau să fie ambarcate mai multe batalioane de soldaţi pentru a se împotrivi oricărei acţiuni germane menite să împiedice punerea minelor sau debarcarea.

La 5 aprilie, crucişătorul de bătălie *Renown* plecă de la Scapa Flow împreună cu o importantă formaţiune de distrugătoare, îndrepdindu-se spre nordul Norvegiei unde unele din ele trebuiau să pună câmpuri de mine. Dar mai înainte ca măcar o singură mină să fi ajuns la apă, operaţia Wilfred era terminată.

În timp ce navele porniseră spre nord, Amiralitatea a primit informaţii referitoare la o debarcare germană iminentă. Cu trei zile mai înainte, un număr de avioane care se întorceau dintr-un raid semnalaseră că în Wilhelmshaven zăriseră navele *Scharnhorst* şi *Gneisenau.* Această informaţie fusese neglijată şi nu se luase nicio măsură. A fost o greşeală fatală. În acest moment, problema cea mai importantă era distrugerea escadrei germane, nu punerea minelor.

Soldaţii care fuseseră ambarcaţi la Rosyth, în Firth of Forth, au fost debarcaţi împreună cu echipamentul lor. Debarcarea trupelor a fost o decizie personală a primului Lord al Mării care n-a spus o vorbă nici primului ministru, nici comandantului-şef al Home Eleet-ului L Cea de a doua escadră de crucişătoare a pornit în ziua de 7 în căutarea inamicului; prima escadră de crucişătoare a pornit a doua zi.

Este de necrezut că s-au scurs şapte ore p>mă când Marina metropolitană, compusă din navele de linie *Rodney, Repulse* şi *Valiant,* din două crucişătoare şi dintr-un număr important de distrugătoare, a părăsit Scapa Flow.

Totul era pregătit pentru o bătălie navală de amploarea aceleia din Iutlanda; dar ea nu s-a dat. O suită de circumstanţe neprevăzute au împiedicat Marina regală, mult mai puternică decât marina germană, să-i administreze o înfrângere care, nu numai că ar fi influenţat puternic expediţia din Norvegia, dar, fără îndoială, ar fi

modificat desfăşurarea războiului.

De la început trebuie spus că germanii reuşiseră să descifreze codurile folosite de marina britanică, fiind astfel la curent cu proiectul punerii minelor, ceea ce le-a permis să-i deruteze pe englezi printr-un şiretlic bine chibzuit. Navele mineraliere încărcate cu trupe s-au apropiat de uscat şi nu s-a înţeles că aceasta reprezenta preludiul unei debarcări. Cât despre norvegieni, ei au crezut că navele respective îşi îndeplineau treburile lor zilnice.

A intervenit apoi vremea rea; sufla un vânt năprasnic şi marea era acoperită cu berbeci de 9 pumă; vizibilitatea ajunsese aproape la zero. Bastimentele germane, hărţuite de valuri uriaşe, îşi păstrau cu greu posturile; au avut loc mai multe coliziuni, provocând moartea a numeroşi marinari.

Pe lângă aceasta, dacă amiralul Sir Charles Forbes, la bordul lui *Rodney,* ştia că are de-a face cu o flotă germană puternică, în schimb el nu-i cunoştea importanţa exactă şi avea impresia că este vorba de o singură formaţiune, şi nu de două. Aşa că a luat nefericita hotărâre de a-şi diviza forţele pentru a intercepta navele a căror prezenţă o cunoştea, lăsând astfel descoperite apropierile Trondheim-ului, port de primă importanţă. În realitate, jumătate din forţa sa navală se îndrepta într-o direcţie opusă navelor inamice.

La căderea nopţii, unităţile germane şi britanice se răspândiseră în larg, niciunul dintre adversari necunoscând forţa şi intenţiile celuilalt. Home Fleetul căută inamicul timp de 24 de ore fără să-l zărească, iar singurul contact din acea zi a fost cu totul întâmplător; ceea ce a dus la pierderea lui *Glowworm.* Zărind dintr-odată, printre grenuri, două nave germane aparţinând convoiului de la Narvik, care pierduseră contactul cu formaţiunea lor, *Glowworm* deschise imediat focul, şi unul dintre adversari dispăru de îndată în valuri. Lupta continuă cu cel de al doilea, dar când era vizibil că englezii erau în avantaj asupra navei germane, aceasta trimise un mesaj către crucişătorul greu *Admiral Hipper,* cerând să-i vină în

ajutor. Salvele puternicului *Hipper* îl atinseră pe *Glowworm,* care reuşi să lanseze câteva torpile, după care lansă o perdea de fum. *Hipper* reuşi să evite torpilele şi pătrunse în norul de fum de unde ieşi prova în primă cu *Glowworm.* Acesta lovi cu pintenul în inamic, făcându-i o vastă spărtură în corp, apoi explodă.

Această întâlnire a fost urmată de o altă luptă fericită. Cumnatele *Gneisenau* şi *Scharnhorst,* care fuseseră detaşate pentru a atrage departe de zona de debarcare pe *Renown* şi navele sale de escortă, au fost reperate de către veghea din gabie. Germanii posedau radare pe care englezii nu le aveau, dar ochiul omenesc se dovedi tot atât de eficace. Cale trei nave deschiseră simultan focul la o distanţă de 10 mile între ele. *Renown* reuşi o lovitură în ţintă pe *Gneisenau.* Lovit de trei ori, *Renown* avu totuşi pagube uşoare. În schimb, *Gneisenau,* lovit foarte puternic, înceta lupta, iar *Scharnhorst* întinse o perdea de fum pentru a acoperi retragerea tovarăşului său, care mai fusese atins o dată, mai înainte ca o furtună de zăpadă să-l acopere cu totul vederii adversarului. *Scharnhorst* nu fusese atins, dar marea era atât de rea, încât turela sa prova era complet inundată. Totuşi, cele două cuirasate îşi îndepliniseră misiunea de diversiune.

Căci dacă germanii suferiseră un eşec minor, în zorii zilei de 9 aprilie ei se apropiau de Narvik şi de Trondheim, în timp ce Oslo era ameninţat direct de forţa navală care venea de la Kiel.

În fiordul Narvik a avut loc un incident tragicomic, caracteristic pentru dezordinea, confuzia şi nehotărârea norvegienilor. Două din vechile lor monitoare, *Norge* şi *Eidsvold,* de 4.000 de tone, patrulau în braţul de mare atunci când au apărut navele germane. *Eidsvold* a tras o lovitură de avertisment în prova distrugătorului, al cărui comandant ordona să se lase la apă o ambarcaţiune, cu care s-a prezentat la bordul navei norvegiene, unde i s-au dat onorurile obişnuite din timp de pace. Cu o surprinzătoare amabilitate, comandantul german spuse că formaţia sa a venit să protejeze Norvegia împotriva răilor

de englezi. Comandorul norvegian îi răspunse că va cere instrucţiuni. Atunci când le primi, îl convocă pe german spre a-l înştiinţa că primise ordin să reziste. Reacţia germanilor a fost tipică în ce priveşte dispreţul lor faţă de convenţiile războiului; atunci când şalupa se întoarse la bordul distrugătorului, aducându-i pe comandantul german, acesta trimise un semnal şi imediat şase torpile au fost lansate, direct la ţintă, asupra lui *Eidsvold*; după care a urmat *Norge.* Garnizoana oraşului, formată din 450 de oameni, s-a predat aproape fără luptă.

În ciuda acestui fapt, bătălia pentru Narvik abia începea. Englezii au reacţionat fără să mai aştepte şi comandorul B. Warburton-Lee, care se afla deja în drum spre Narvik, la bordul navei *Hardy,* în fruntea unei flotile de cinci distrugătoare de clasa H, a primit ordinul de a contraataca. Acţiunea era tardivă pentru a împiedica ocuparea oraşului, dar germanii au suferit pierderi grele. În cursul a două atacuri îndrăzneţe, Warburton-Lee scufundă trei distrugătoare inamice, avarie alte trei şi mai trimise la fund şase cargouri.

Ulterior însă norocr îl abandonă; pe când se retrăgea, căzu peste alte trei distrugătoare germane şi fu prins sub foetil combinat al celor două formaţiuni inamice. Un obuz căzu pe comanda lui *Hardy*; Warburton-Lee a fost grav rănit, dar formaţiunea sa a continuat să acţioneze. O navă engleză a fost scufundată şi o alta grav avariată. Pentru salvarea vieţii marinarilor săi, Warburton-Lee dădu ordin de a pune nava pe uscat. Aco o, el muri în urma rănilor primite.

În retragerea lor, distrugătoarele care au supravieţuit şi-au încheiat strălucita şi îndrăzneaţă lor acţiune, scufundând transportorul de muniţii *Raurifels.*

Atacul de la Narvik a fost reluat după câteva zile; o importantă formaţiune de nave de război engleze sub conducerea vechiului cu ¡rasat *Warspite* a urcat în fiord spre a-l curăţi de navele germane. Atunci când *Warspite* şi suita sa ¡s-au retras, orice ripostă navală inamică fusese anihilată la Narvik; dar, în acelaşi timp, a fost lăsată să

scape o splendidă ocazie de a relua oraşul. Viceamiralul W.H. Whithworth, care comanda formaţiunea, raportă că oraşul putea fi luat „printr-un asallt direct, fără teamă că debarcarea ar primi o ripostă serioasă”. În cele din urmă, el socoti că dispunea de prea puţini oameni pentru o asemenea operaţiune. Germanii au privit cu surprindere retragerea navelor engleze şi au reocupat imediat oraşul.

Aceste acţiuni navale îndrăzneţe nu puteau camufla faptul că, pe uscat, Hitler câştigase pe toată linia. Oraşul Bergen fusese luat după o rezistenţă slabă. Căzuseră şi oraşele Stavanger şi Kristiansund. Pe o lungime de coastă de 2000 de kilometri, germanii ocupară aproape toate obiectivele importante, fără a întâlni aproape nicio ripostă. Cu toate acestea, terenul muntos şi clima aspră nu erau favorabile unei victorii rapide. Hitler se aştepta ia o campanie grea, crezând că va găsi în faţa lui o armată hotărâtă, bine înarmată şi bine antrenată. În locul acesteia, găsi o armată în plină confuzie şi prost echipată. Nicăieri lucrul acesta nu a fost mai evident decât în Oslo, capitala ţării, şi, prin urmare, cea mai frumoasă pradă de război.

Forţele de invazie, conduse de noul crucişător greu *Bliicher* şi de cui rasatul de buzunar *Lützow,* pătrunseră în fiordul Oslo, favorizate de întuneric, dar au fost reperate de vasul de patrulă norvegian *POL III*, un balenier armat, care a reuşit să emită un semnal de alarmă înainte de a fi scufundat prin lovituri de tun. Cu toate acestea, preţiosul timp obţinut prin această alarmă nu a fost fructificat şi guvernul a pierdut patru ore în discuţii inutile. Era vremea hotărârilor curajoase, şi nu a discursurilor, dar abia la ora 4 dimineaţa a fost decretată mobilizarea.

La aceeaşi oră, crucişătorul *Bliicher,* cea mai recentă podoabă a flotei germane, se îndrepta spre Gscarsborg, puternică fortăreaţă ce apăra fiordul şi al cărei comandant zări crucişătorul în fascicolul unui proiector. Acest ofiţer dădu de îndată ordin ca anticele sale tunuri să tragă asupra crucişătorului. Numai în câteva secunde *Bliicher* era zguduit de explozia magaziilor de muniţii, apoi a fost atins de torpilele lansate de o baterie de coastă şi s-a

scufundat cu numeroase pierderi de vieţi omeneşti. Printre cei dispăruţi se găseau şi soldaţii unui detaşament specia! care avea misiunea de a-l captura pe rege şi de a pune mâna pe aurul norvegian.

Uluită de pierderea lui *Bliicher*, flota germană se întoarse, debarcând trupele la 80 de kilometri de capitală. Dar nimeni nu s-a folosit de această ocazie pentru a apăra Oslo. Nu exista un plan coordonat pentru a respinge invazia şi, la ora 6, 45, regele, fiul său Olav, soţia şi copiii acestuia s-au pregătit să părăsească capitala. Stortingu! luase aceeaşi hotărâre şi toţi membrii săi alergau spre gară, unde un tren special îi aştepta pentru a-i duce la Hamar, la vreo sută de kilometri depărtare. În mijlocul acelei nebunii, numai regele părea calm şi demn. Deoarece deplasarea guvernului nu se putea face decât printr-un edict regal, destinaţia Stortingului a fost rapid cunoscută de către germani, căci, nu se ştie cum, un ziarist fusese pus la curent cu această problemă.

Astfel încât, numai după puţin timp, bombardierele germane au apărut deasupra gării, iar membrii parlamentului şi suita regală au trebuit să caute adăpost într-un tunel. Când, în cele din urmă, trenul s-a pus în mişcare, cu multă întârziere, un aparat inamic l-a survolat pe tot parcursul. La ora prânzului, Oslo nu mai avea nicio apărare, niciun guvern, iar populaţia sa, de 250.000 de locuitor! terorizata şi fără conducători, avea sentimentul a fi total abandonată. Atunci emd nemţii s-au apropiat în rânduri strânse, precedaţi de o fanfară militară constituită în grabă, oraşul s-a predat. În acest dezastru mai exista o singură consolare: aurul fusese evacuat.

În timp ce soldaţii teutoni intrau în oraş în pas cadenţat, o mână de funcţionari de bancă, ajutaţi de câţiva paznici, cărau în graba lăzile din subsol la uşa din spate a băncii, unde 23 de camioane aşteptau cu motorul în mers. Oamenii lucrau fără răgaz pentru a încărca aurul în vehicule. Dacă se opreau doar o clipă pentru a respira, o simplă privire în jur le era de jijunsca să-şi dea seama cât de măsurat era timpul. Paraşutiştii coborau din cer în roi

compact; văzduhul răsuna de bubuitul tunurilor şi de explozia bombelor. Plecând în grabă sa aducă alte lăzi din subsol, ei se aşteptau în fiece clipă să audă bocănitul cizmelor. Lingourile şi monezile de aur cântăreau aproximativ 50 de tone şi, în principiu, cele 23 de camioane nu erau suficiente pentru o astfel de greutate. Nu mai era timp să se ceară altele, astfel încât ele au fost încărcate peste limită. În cele din urmă, când convoiul s-a pus în mişcare, resorturile care scrâşneau erau în mare pericol de a ceda, dar nu se punea problema de a diminua viteza spre a le uşura efortul.

În această vreme, suita regală, precum şi oameni politici, diplomaţi, funcţionari şi un oarecare număr de VIP[7] s-au îngrămădit în trenul care ducea spre Hamar. Pentru a încerca să-i deruteze pe germani, cele mai înalte personalităţi adoptaseră nume codificate. Între alte porecle, ministrul de finanţe, Oscar Torp, a primit-o pe aceea de „Sportivul”, din cauza rucsacului atârnat pe spinare. Era o denumire înşelătoare, deoarece sacul conţinea o mare avere în bancnote, necesare cheltuielilor zilnice ale administraţiei. Cele şase vagoane erau pline până la refuz, dar moralul pasagerilor era uimitor de ridicat; scăpaseră, ca prin minune, de a fi luaţi prizonieri şi, pe cât posibil, voiau să continue lupta.

Chiar în momentul când trenul s-a pus în mişcare, primul convoi pleca de la bancă. Vehiculele au luat drumul care ducea spre orăşelul Lriehammer, unde fusese amenajat un subsol în incinta băncii locale tocmai în eventualitatea unei crize de acest fel. Evident, nimeni nu s-a gândit că evenimentele vor avea o asemenea amploare şi se vor desfăşura atât de rapid. Dar de-abia a reuşit să ajungă în suburbiile capitalei, ca un avion german, care survola razant, a şi atacat convoiul, începând să lanseze bombe şi să mitralieze vehiculele dezarmate. N-a fost rănit nimeni. Mai multe bombe au căzut atât de aproape, încât unele camioane au fost pe punctul de a se răsturna din

7 Prescurtare a expresiei engleze: Very Important Per- son — persoană foarte importantă. — *Nota trad.*

pricina suflului, dar excesul de greutate a avut un efect stabilizator.

Alegerea unei bănci pentru a ascunde aurul a fost foarte înţeleaptă, căci, într-adevăr, era ultimul loc în care germanii ar fi bănuit că se află aurul. Îndată după sosirea lor, lăzile au fost descărcate şi depozitate în toată securitatea cu o impresionantă rapiditate. Nu era decât începutul unui joc de-a v-aţi ascunselea şi care a durat două luni, desfăşurându-se aproape de-a lungul întregii Norvegii.

În timp ce echipa de „contrabandişti" ai aurului se odihnea, grupată în jurul lăzilor stivuite, trenul spre Hamar se afla în mare pericol. Tocmai sosise în orăşelul Liiâestrom, la 15 km de

— T

} *

Oslo, când, val după val, bombardierele germane au atacat terenul de aviaţie din vecinătate. Trenul s-a oprit în gară, şi călătorii au văzut îngroziţi efectele provocate de bombele ce cădeau necontenit asupra aerodromului. Hangarele dispăreau în coloane de fum negru, instalaţiile erau în flăcări. Deoarece raidul se intensifica, rămânerea în vagoane devenise periculoasă; cea mai mare parte din călători au căutat un refugiu într-un pasaj subteran din gară. Un mare număr de civili din oraş au făcut acelaşi lucru şi, în curând, frica a cedat locul curiozităţii. Pe o bancă stătea prinţesa regală, preocupată de a-şi îmbărbăta copiii. Alături, regele discuta şi glumea calm cu un grup de cetăţeni.

Abia când din aerodrom n-au mai rămas decât grămezi de resturi calcinate şi de metal afumat, avioanele s-au îndepărtat şi călătoria a putut fi reluată. Pasagerii scăpaseră ieftin; numeroase bombe căzuseră periculos de aproape de gară; o lovitură directă asupra pasajului subteran ar fi pus capăt pentru totdeauna hotărârii ferme de a continua lupta, luată de rege şi de guvernul său.

Atunci când trenul a sosit la Hamar, la ora 23, 30, singura ştire bună era aceea că aurul fusese pus la adăpost

în banca de la Lillehammer. Regele şi suita locuiau într-un hotel din afara oraşului, în timp ce guvernul se întrunea în mai multe şedinţe secrete în sala de şedinţe a primăriei. Regele asistă la o singură şedinţă în cursul căreia a avut loc o dezbatere însufleţită pentru a hotărî dacă Norvegia avea să ceară sau nu armistiţiu. În ciuda promisiunii de ajutor date de Anglia şi de Franţa, situaţia era extrem de gravă; cea mai mare parte din oraşele mari erau ocupate şi multe dintre ele fuseseră bombardate. Altă ştire îngrijorătoare: trădătorul Quisling se proclamase prim-ministru.

Dezbaterile au fost întrerupte în mod neaşteptat; s-a primit un mesaj prin care se anunţa că trupele germane se apropiau de oraş cu intenţia de a face prizonieri pe rege şi membrii guvernului. Din nou panică şi exod; oamenii s-au precipitat spre gară. Personalităţile oficiale au plecat la Elverum, unde s-a ţinut de urgenţă o altă şedinţă a guvernului. Hărţuirea permanentă nu predispunea la un raţionament prea lucid; dar nenorocirile şi privaţiunile întăriseră hotărârea parlamentului, şi voinţa de a lupta era şi mai evidentă.

În cursull deliberărilor s-a primit o telegramă adresată de ambasadorul german care cerea o audienţă imediată la rege şi presa guvernul să semneze armistiţiul. Or, regele şi fiul său erau plecaţi la Nybergsund, iar o audienţă în aceeaşi seară era exclusă.

Miniştrii au luat hotărârea să-şi acorde puţină odihnă; dar somnul le-a fost de scurtă durată, deoarece s-a aflat că trupele germane se îndreptau cu toată viteza spre oraş, lansând rachete pentru a-şi lumina drumul. O dată în plus membrii guvernului se aflau în pericol de a fi făcuţi prizonieri. Au plecat în grabă cu un autocar pentru a-l ajunge pe rege la Nybergsund. Oraşul se află în apropierea frontierei suedeze, şi prinţesa regală se refugiase deja în Suedia împreună cu copiii.

Expediţia destinată să-l captureze pe rege şi să pună astfel capăt oricărei opoziţii fusese organizată de ataşatul german al aerului la Oslo, colonelul Spiller. El recrutase o

companie de paraşutişti, care s-a îndreptat cu toată viteza spre Elverum. Totuşi tentativa lor a fost contracarată de opoziţia curajoasă a colonelului Otto Ruge, inspector general al infanteriei. Ajutat de tăietori de lemne din pădure, el a reuşit să organizeze o ambuscadă, împreună cu circa o sută de noi recruţi proveniţi de la o tabără militară de antrenament din vecinătate şi cu ajutorul a patru mitraliere din garda regală. Muncitorii forestieri au doborât copaci de-a curmezişul drumului, şi soldaţii s-au postat la pândă. Atunci când germanii au ajuns în faţa acestui baraj, ei au fost primiţi cu un foc intens de mitralieră. La început au fost luaţi prin surprindere şi nu au putut riposta unui inamic invizibil, dar curând au început să riposteze şi puterea de foc a tirului lor era cu mult superioară. În cursul luptei, Spiller a fost rănit mortal; în acel moment paraşutiştii au bătut în retragere, iar regele şi guvernul au fost provizoriu salvaţi. A doua zi Ruge a fost înaintat comandant-şef al armatei norvegiene. Regele a acceptat să-l primească pe dr. Brauer, dar propunerile de pace au fost respinse. Naziştii au reacţionat prompt şi sălbatic.

Bombardierele inamice au atacat mereu Nybergsund în intenţia de a-l ucide pe rege şi a decima guvernul. Suveranul şi prinţul moştenitor au fugit să-şi găsească refugiu într-o pădure învecinată de unde, cufundaţi în zăpadă până la genunchi, au asistat la atacurile în picaj asupra oraşului, care a fost distrus sistematic. Oraşul a fost atacat cu bombe incendiare; avioanele au mitraliat străzile; val după val, bombardierele au reluat atacul şi nu au încetat decât atunci când totul se transformase într-un câmp de ruine. Ieşind din pădure, Haakon ţinea în mână un glonte rătăcit, căzut în zăpadă la câţiva centimetri de el. Orăşelul nu mai exista, şi aviatorii germani erau convinşi că au ucis întreaga populaţie; totuşi pierderile în vieţi omeneşti au fost relativ uşoare. Unicul obiectiv al raidului era de a-i veni de hac monarhului intransigent şi guvernului său; unul dintre piloţi raportă astfel îndeplinirea misiunii: „Nybergsund. Guvernul de la Oslo

este complet lichidat”.

e o

Din nou personalităţile oficiale s-au văzut obligate să plece. Zi de zi, noapte de noapte, ele au parcurs ţara, revenind uneori de unde plecaseră. Drumurile erau incredibil de grele, iar maşinile se împotmoleau adesea în zăpada ce se topea. Urmărirea nemiloasă continua. De îndată ce grupul se oprea pentru a se odihni puţin, deasupra capetelor lor se auzeau avioanele germane. Când se deplasau spre a se îndepărta de urmăritori, regele şi suita erau uneori obligaţi să se camufleze sub cearşafuri, pentru a se confunda cu zăpada.

Inamicul a încercat prin toate mijloacele să-l captureze pe suveran, în special lansând paraşutişti; deoarece această tentativă a dat greş, o formaţiune de 50 de avioane de bombardament a atacat cartierul său general. Toate acestea reprezentau încercări grele pentru un om de vârsta lui. Munţii erau încă acoperiţi cu zăpadă şi drumurile atât de periculoase, încât regele a scăpat de la moarte ca prin urechile acului în ziua în care maşina sa s-a oprit doar la câţiva centimetri de o prăpastie adâncă.

În acest neîntrerupt calvar, soarta aurului trecuse pe planul al doilea. Se pierduse orice contact, şi în guvern nimeni nu ştia cu certitudine dacă metalul era în securitate. Totuşi, oamenii cu funcţii de răspundere în stat nu puteau acţiona fără resurse financiare şi se aflau deja la capătul posibilităţilor. În cursul unei ambuscade, au fost siliţi să abandoneze un milion de coroane într-o maşina ce fusese ciuruită de gloanţe de mitralieră.

Devenise imperios necesar ca aurul să fie extras din subsolul băncii din Lillehammer. Ministrul de finanţe Torp l-a convocat pe Fredrik Haslund, un membru influent al unuia din partidele politice, de profesie inginer, şi i-a încredinţat misiunea de a pune metalul preţios într-un loc mai sigur.

Sarcină grea pentru un om care nu mai era tânăr; dar Haslund a acceptat fără nicio obiecţie.

Acesta din urmă, pe cât de vioi la minte, pe atât de

curajos, a plecat de îndată spre bancă. Rotofei, jovial, flegmatic, în momentul în care a preluat conducerea operaţiunilor, Haslund avea mai curând aspectul unui turist îmbrăcat în costumul său de schi şi purtând pe cap, cu un aer solemn, o căciulă. Pentru a-l seconda, au fost desemnaţi poetul-soldat Nordahl Grieg şi un mic detaşament de militari. Echipa lui Haslund a fost întărită cu sora sa Nini şi soţul acesteia, Kristian Gleditsch.

Ei au reuşit să scoată aurul din subsol fără a atrage atenţia şi sad transporte la un tren unde a fost încărcat în câteva vagoane cu aspect nenorocit. Deplasându-se doar în cursul nopţii, au mers din gară în gară, apropiindu-se puţin câte puţin de coastă; în cursul zilei se opreau sub tuneluri dezafectate sau pe linii de garare pustii.

Situaţia Norvegiei era atunci extrem de gravă. Aproape toată partea de sud se afla sub control german. Regele şi cabinetul său şi-au dat seama că era zadarnic să continue să alerge de colo colo fără o ţintă precisă. Aceasta era la fel de valabil pentru cei ce transportau aurul. S-a trimis o delegaţie în portul Andalsnes, unde debarcase un mare număr de soldaţi englezi, în scopul de a examina cu comandantul-şef britanic problema aurului şi a destinului flotei de comerţ norvegiene, importantă, şi rămasă intactă. Numeroase nave se aflau în larg sau în porturi străine, iar germanii, prin apeluri radiodifuzate, căutau să convingă pe comandanţii lor să se pună la dispoziţia Reichului.

Un ordin al consiliului, redactat pe un petic de hârtie, a dat guvernului puterea de a rechiziţiona toate navale; acestea trebuiau să se pună sub ordinele unui organism constituit la Londra şi dirijat de norvegienii care se aflau deja în Anglia.

Cu mari riscuri, delegaţia s-a prezentat la marele hotel din Andallsnes unde era stabilit cartierul general englez; din delegaţie făceau parte: Birger Ljungherg, ministru al apărării; Anders Frihagen, ministru al comerţului; Oscar Torp, ministru al finanţelor, şi Trygve Lie, ministru al aprovizionării. Portul era obiectul unor

atacuri aeriene permanente, iar aviaţia britanică strălucea prin absenţă, astfel încât germanii deţineau supremaţia absolută a cerului.

Delegaţia a cerut să-l vadă pe amiralul Philip Vian, care dobândise o glorie recentă prin îndrăzneaţă să expediţie împotriva *şi. Itmark-ului.* Vian ascultă cu atenţie propunerile, ciulind urechile când auzi că erau în joc 326.000.000 de coroane de aur. Cu un zâmbet în colţul gurii, făcu această remarcă: „Domnilor! Cred că este pentru prima dată în istoria noastră când un amiral englez a fost trezit în plină noapte pentru a i se oferi pe tavă o flotă de comerţ şi o avere în aur!” A promis celor patru mesageri care aşteptau plini de nelinişte, că va informa neîntârziat Londra şi le va comunica răspunsul.

Andalsnes fiind sub un bombardament continuu, Londra nu întârzie cu răspunsul, arătând că primeşte oferta norvegiană. Cu o promptitudine cu totul demnă de laudă, amiralul Sir Edward Evans şi-a luat zborul spre Suedia, unde i-a fost pus la dispoziţie un mic Fokker biplan spre a pleca imediat în Norvegia. Avionul a decolat de pe un râu îngheţat, iar amiralul stătea lângă mitralieră, în spatele carlingii; după ce a aterizat la Favang, Evans a plecat cu maşina la Voga, unde a fost primit de rege şi au fost puse la punct detaliile operaţiei.

În acest timp, Haslund şi echipa sa ajunseseră în orăşelul Romsdalshorn, pitit într-o vale la o mică distanţă de Andalsnes. Aurul se afla în vagoane deteriorate, care fuseseră puse pe o linie de garare, spre a da impresia că erau abandonate. Haslund a reuşit să ia legătura telefonică cu Andallsnes-ul; astfel a aflat că sosise un crucişător englez pentru a ambarca aurul şi a-l transporta în Marea Britanie.

În timp ce Haslund şi echipa sa de g*uerilleros* ai aurului elaborau planuri, şi-au dat seama cu consternare că cheia gării de triaj dispăruse şi că fără ea nu puteau să scoată vagoanele. Dacă nu ar fi contat flecare secundă, acest incident, cel puţin în modul în care s-a desfăşurat, ar fi fost mai curând hazliu. Unui din membrii grupului a fost

trimis la Andalsnes ca să ceară cheia de ia şeful de gara. Oraşul era acoperit cu un va! de fum şi cu nori cenuşii şi groşi, provenind de la tirul antiaerian. Trimisul a reuşit în sfârşit să pună mâna pe funcţionarul de la căile ferate, care însă nu avea cheia. Aceasta se afla în posesia şefului de gară de la Verma, ceva mai sus pe linie. În orice caz, funcţionarul îi declară că nu se putea elibera cheia decât pe baza autorizaţiei scrise date de el şi că el nu intenţiona să acorde această autorizaţie, în acest moment precis, germanii au lansat un nou atac care a avut un efect mult mai convingător decât toate implorările emisarului trimis de Haslund. Deoarece deasupra gării începuse să cadă o adevărată ploaie de bombe, cei doi bărbaţi au fost siliţi să se adăpostească într-o cămăruţă din subsol. Acolo, tremurând de frică, şeful gării a semnat autorizaţia.

Strângând la piept acest document vital, emisarul s-a întors în grabă la locul unde îl aştepta Haslund. Totuşi, situaţia militară se deteriorase atât de mult, încât Torp considera că este periculos să se rişte toată cantitatea de aur printr-un singur convoi; aurul trebuia împărţit în trei loturi.

Haslund a pleca* astfel la Andalsnes doar cu două vagoane şi câţiva însoţitori. La sosirea sa, portul şi gara de triaj erau atacate puternic. Atunci când vagoanele se aflau pe cheul lângă care era crucişătorul HMS *Galatea,* mai multe bombe au căzut la mai puţin de 20 de metri de vagoanele cu lingouri. În mijlocul unei rafale de mitralieră Haslund şi echipa sa au transportat lăzile şi le-au depus pe punte. Întreaga zonă era luminată de casele în flăcări. Puntea lui *Galatea* vibra de tirul tunurilor antiaeriene ale crucişătorului care întindeau pe cer o adevărată perdea de oţel. De îndată ce ultima ladă a fost coborâtă pe plaja pupa, comandantul navei a dat ordinul „Mola parâmele!”. Haslund şi colaboratorii săi, negri de funingine, priveau cu uşurare cum *Galatea* se îndepărta de cheu înaintând cu toată viteza spre larg în timp ce tunurile scuipau în continuare obuze. Pe puntea sa blindată se aflau 16 tone de aur în lingouri şi monezi.

Metalul era escortat în Anglia de către Oivind Lorentzen, director al traficului maritim, şi de bancherul Arne Sund. Cu privirea fixată asupra siluetelor rămase pe mal ce se micşorau din ce în ce mai mult, ei simţeau cum li se strânge inima. Ştiau că un viitor întunecat şi greu îi aştepta pe camarazii lor; dar cel puţin aceştia rămâneau în ţara lor, în timp ce ei nu aveau nici cea mai vagă idee despre momentul când îşi vor revedea pământul natal şi familiile.

Haslund le-a făcut un ultim semn de adio cu mâna. Dificultăţile erau departe de a fi terminate. La Romsdalshorn rămăseseră încă 42 de tone de aur ce trebuiau puse la adăpost. Mai înainte ca fulgerele lansate de tunurile de pe *Galatea* să fi dispărut la orizont, Haslund se afla deja pe drumul întoarcerii.

Din momentul în care plecase spre Andalsnes, se produseseră noi evenimente; micul cap de linie de cale ferată fusese invadat de sute de soldaţi britanici debarcaţi cu speranţa de a opri înaintarea germană.

Sosirea soldaţilor cântând *Tipperary* a fost primită cu sentimente variate de cei ce păzeau restul avuţiei norvegiene. Prezenţa lor era dovada că Aliaţii îşi onorau angajamentul de a veni în ajutorul Norvegiei invadate; în schimb, ultimul lucru pe care ar fi vrut să-l vadă Haslund era tocmai acea concentrare de trupe care ar fi atras bombardierele germane, punând în pericol lingourile înghesuite până la plafon în cele cinci vagoane.

Haslund avea absolută nevoie de o locomotivă pentru a înlocui pe aceea rămasă la Andalsnes. A telefonat inflexibilului şef de gară din acel oraş; acesta i-a răspuns că avea nevoie de o autorizaţie militară. La rândul său, ofiţerul norvegian care ar fi trebuit s-o elibereze a declarat ca nu poate s-o dea fără acordul comandantului şef britanic, care dormea. În disperare de cauză, Haslund a trimis pe cineva la Andalsnes pentru a le pleda cauza şi în cele din urmă englezii au dat autorizaţia.

La Romsdalshorn timpul se scurgea într-o aşteptare încordată. Era patru dimineaţa; la ora şapte, aviaţia

germană, punctuală ca un deşteptător, era aşteptată să apară în recunoaştere, şi o astfel de concentrare de soldaţi ar fi însemnat un obiectiv pe gustul ei.

La ora opt nu se ştia încă nimic despre tren, dar, din fericire, nici despre Luftwaffe. Apoi, peste câteva minute, convoiul intră în gară gâfâind. Neştiind nimic despre conţinutul lăzilor, soldaţii britanici erau furioşi din cauza întârzierii produse prin transferarea lăzilor într-un vagon gol „rezervat" care, după părerea lor, ar fi fost folosit mai bine pentru transportarea unităţilor combatante. Printr-o fericită întâmplare, avioanele germane aveau să sosească abia la ora nouă; gara redevenise pustie. Enervarea soldaţilor englezi ajunse la culme când, după un timp destul de scurt, trenul s-a oprit şi lăzile de lemn au fost din nou descărcate şi ascunse într-un tunel dezafectat. Apoi convoiul de trupe a plecat cu soldaţii săi, care se întrebau ce puteau să conţină acele lăzi pentru a provoca atâta vânzoleală?

Prima intenţie a lui Haslund a fost de a ambarca totalitatea aurului la Andalsnes pe mai multe nave engleze. Dar, în timp ce curajoasa şi mica echipă, împreună cu Haslund, se afla în tunel, în plină frământare, un emisar i-a informat că situaţia era complet schimbată. Nemţii în contau spre Andalsnes dinspre interior; portul era bombardat de aviaţie sistematic şi necruţător. Noile instrucţiuni ale lui Haslund au fost de a transporta preţioasa marfă la Molde, port situat la o oarecare distanţă spre nord-vest. Ulterior, ministrul Oscar Torp i-a trimis un nou mesaj, şi anume să expedieze urgent la Molde, spre care se îndreptau în acel moment regele şi membrii guvernului, una din lăzi ce conţinea 12.000.000 de coroane în bilete de bancă. Aceştia aveau urgentă nevoie de ladă, deoarece erau complet lipsiţi de bani.

Haslund o detaşă pe sora sa Nini şi pe cumnatul său Kristian, cu misiunea de a duce biletele de bancă la Molde cât mai urgent posibil, dându-le patru soldaţi ca însoţitori. În ceea ce îl privea, el îşi luă sarcina de a transporta restul aurului în acelaşi oraş. Pentru acest lucru nu dispunea

decât de un vehicul uzat şi aproape degradat. Singurul loc de unde ar fi putut să-şi procure camioane era Andalsnes. Astfel încât, sora sa Nini, Kristian Gleditsch şi el s-au urcat în maşină împreună cu cei patru ostaşi pentru a se deplasa la Andalsnes, de unde se vedeau incendiile ce luminau ca un far în noapte.

Când au intrat în oraş, acesta nu era decât ruine. A descoperi acolo mijloace de transport părea o sarcină imposibilă. Ştiind cât de urgent era ca bancnotele să ajungă la Molde, Hasâund reuşi în cele din urmă să descopere o camionetă folosită pentru livrarea peştelui. Soldaţii au instalat în spate sacii cu bani, pe care sau şi aşezat cu puştile încărcate. Kristian s-a instalat ia volan, soţia sa alături de el, nădăjduind că, dacă erau opriţi, puteau să treacă drept negustori de peşte. Haslund îi privi depărtându-se în întuneric şi se întoarse pe cheurile incendiate, în căutarea unor vehicule pentru transportarea aurului. El a avut aici marele noroc de a da peste o unitate motorizată a armatei, al cărei comandant a crezut ceea ce-i povestea Haslund şi i-a pus imediat la dispoziţie 26 de camioane cu şoferii lor. El l-a zorit pe Haslund cerându-i să realizeze cât mai repede operaţia, căci Molde era deja asediat şi, în orice caz, avea nevoie urgentă atât de oameni cât şi de vehicule.

În timp ce cele 26 de vehicu’e porneau în viteză pentru a încărca aurul, Nini şi Kristian Gleditsch se îndreptau spre Molde. Starea drumului făcea imposibilă o înaintare rapidă; asfaltul şoselei crăpase din cauza îngheţului, apoi fusese deteriorat de topirea zăpezilor. Camioneta de peşte se împotmolea adeseori. Soţii Gleditsch, cu ajutorul soldaţilor, au trebuit în mai mu1 te rânduri să o scoată cu mâinile din noroi. Uneori era însă atât de adânc înfundată, încât nu izbuteau şi trebuiau să aştepte trecerea altor maşini pentru a o remorca – ceea ce crea aglomeraţii de şiruri de vehicule care aşteptau ca operaţia să fie terminată.

Abia după miezul nopţii, camioneta, acoperită de noroi, ajunse la Molde. Spectacolul pe care-l văzură în faţa

ochilor le devenise familiar; casele erau în flăcări; văzduhul răsuna de zumzetul avioanelor care bombardau mai mult sau mai puţin la bunul lor plac, căci aparatele aliate erau puţine sau chiar deloc. Singura apărare o realiza artileria antiaeriană care trăgea neîncetat.

Nini şi soţul său au căutat în primul rând un loc adecvat unde să ascundă banii pe timpul nopţii. Printr-o fericită întâmplare, ei au găsit banca locală practic neatinsă. Ea avea un subsol în bună stare, precum şi o uşă masivă ce nu putea fi uşor spartă. Când au sunat la intrare, au fost fericiţi constatând că se mai afla un paznic de serviciu. După câteva minute întreaga echipă era culcată pe podea pentru o binemeritată odihnă.

Când Hasâund s-a înapoiat la tunel în fruntea celor 26 de camioane, Grieg n-a mai zăbovit niciun moment şi le-a încărcat cu cele 1 300 de lăzi, apoi, de îndată ce ultima ladă a fost încărcată, s-a dat ordinul de pornire. Hasâund a luat hotărârea ca fiecare vehicul să rămână la o distanţă importantă de precedentul. Justeţea acestei precauţii s-a verificat imediat. Într-adevăr, camioanele încărcate din plin abia începuseră să coboare drumul ce ducea la mare, când un avion inamic le-a reperat şi a început imediat să atace de la înălţime joasă. Totuşi, niciun camion nu a fost atins. Hasâund nu avea posibilitatea să aleagă între mai mu te rute; în mod obligatoriu trebuiau traversate ruinele fumegânde a ceea ce fusese odinioară Andalsnes. Faptul că nu mai rămăsese aproape nimic nu-i împiedica pe nemţi să-şi continue atacurile necruţătoare. O bombă a căzut aproape de vehiculul din capul convoiului; strada a fost blocată de dărâmături şi de bârnele în flăcări. Soldaţii au trebuit să sară cu toţii şi să cureţe pasajul; numai astfel convoiul a putut să înainteze.

În timp ce rulau pe un drum strâmt şi sinuos, de-a lungul coastei unui fiord, au asistat la un spectacol edificator în ce priveşte situaţia tragică a ţării lor. Un avion inamic bombarda şi mitralia o vedetă torpiloare norvegiană. Rămasă fără muniţii, deci incapabilă de a riposta, cu rezervele de carburanţi epuizate, ea reprezenta

o ţintă imobilă în jurul căreia cădeau bombele, făcând să ţâşnească imense coloane de apă.

Ruta urmată de camioane era *grosso modo* aceeaşi pe care o folosise camioneta de peşte, dar acum starea drumului se înrăutăţise considerabil. Vehicule militare engleze, ce nu fuseseră concepute pentru un asemenea teren, circulaseră intens, transformându-l într-o mlaştină îngrozitoare. Majoritatea camioanelor din convoiul aurului erau supraîncărcate şi se înfundau până la osii. Soldaţii erau pe jumătate morţi de osteneală din cauza eforturilor de a scoate camioanele trăgându-le şi împingându-le. Pentru a le completa calvarul, din timp în timp apăreau avioane nemţeşti, astfel încât convoiul a fost silit adeseori să se ascundă în păduri, aşteptând trecerea pericolului, în sfârşit, în faţa ochilor a apărut Molde, dar Haslund ştia că ultima etapă a traseului va fi cea mai periculoasă, căci singura modalitate de a ajunge în oraş era folosirea unui bac care traversa fiordul. Cele două vase se aflau pe malul celălalt; Has und a ordonat şoferilor să părăsească drumul şi să-şi camufleze camioanele sub arbori, aşteptând momentul ambarcării. Soldaţii se adăposteau de atacurile aeriene repetate furişându-se sub camioane; astfel lingourile de aur îi apărau împotriva gloanţelor şi a schijelor bombelor.

Aceste asalturi necontenite împiedicau bacurile să pornească la drum înainte de căderea nopţii. Haslund era cuprins de enervare; ar fi fost un adevărat dezastru dacă ar fi sosit prea târziu, după plecarea regelui şi a miniştrilor.

În picioare, pe debarcader, el încerca să scruteze întunericul. Huruitul motorului şi scârţâitul ianţului de edec i-au avertizat de sosirea primului bac. Traversarea vehiculelor a luat un timp considerabil, deoarece fiecare vas nu putea să transporte decât două vehicule de fiecare dată. Cu toate că la Molde sosirea lor nu era aşteptată pentru o oră precisă, probabil că, pe măsură ce timpul trecea, anxietatea creştea.

La capătul a şase ore care-i părură o veşnicie,

ultimele două camioane au trecut cu bacul şi abia în zori convoiul a intrat în Molde. Oamenii căzeau de epuizare – cea mai mare parte se aflau la volan de 50 de ore aproape fără întrerupere. Dar nu se punea problema odihnei înainte de a se fi găsit un loc sigur pentru a pune aurul la adăpost.

Haslund descoperi locul ideal, care era subsolul betonat al unei fabrici de textile, în plin centrul oraşului. Zona era supusă unor bombardamente grele, dar, înainte de orice, trebuia evitat ca aurul să aibă de parcurs un drum prea lung, până la ambarcarea sa pe nave.

La 28 aprilie, la ora 20, crucişătorul *Glasgozv,* escortat de distrugătoarele *Jackel* şi *Javelin,* a plecat de la Scapa Flow, îndreptându-se în mare viteză spre Molde; el avea ordinul de a lua la bord aurul, pe rege şi suita sa, precum şi pe membrii guvernului.

Era cea mai disperată tentativă de salvare din istoria Norvegiei, care primise un imbold nou prin cinicul anunţ făcut cu două zile înainte, că Germania se afla acum în război împotriva Norvegiei.

De câteva zile regele şi guvernul aşteptau la Molde să apară la orizont nava salvatoare. Fusese o perioadă de grele încercări, căci germanii căutau cu orice preţ să-l captureze pe rege „viu sau mort” şi de aceea îl urmăriseră cu îndârjire. El reuşise să ajungă la Moi de doar venind pe mare la bordul unui vaporaş; de îndată ce s-a aflat despre prezenţa sa în oraş, Molde a avut de suferit un bombardament aerian înfiorător.

Bătrânul suveran, care poseda fericita capacitate de a putea să doarmă de îndată ce se ivea un moment de acalmie, rămânea deosebit de senin, deşi nu ignora ordinele lui Hitler în ceea ce-l privea, de a se pune mâna pe el „viu sau mort”. De la o fereastră ce dădea spre port, el asista la acele atacuri efectuate cu un scop dublu – de a-l ucide şi de a desfiinţa Molde ca bază navală şi militară.

În acest timp, Haslund, Grieg şi mica lor echipă stăteau aşezaţi pe mina lor de aur în pivniţă fabricii de textile, aşteptând cu răbdare sosirea navelor de război. Ei

ignorau total ceea ce se întâmpla, deoarece telefonul nu le mai funcţiona. Oraşul ardea şi străzile erau înţesate de locuitorii care fugeau. Trebuia să se facă ceva pentru aur şi chiar repede, căci în orice clipă o bombă putea să cadă peste fabrică şi în câteva secunde nu s-ar mai fi ales nimic din toată munca lor eroică.

Grieg găsise un post de observaţie de unde asista la luptele ce se desfăşurau între navele de război engleze şi avioanele inamice. Marea era răscolită de coloanele albe provenite din exploziile bombelor şi cerul era acoperit de nori de fum provenind de la exploziile obuzelor.

În seara zilei de 28 aprilie devenise evident că sudul Norvegiei nu putea fi salvat de la invazie. Trupele britanice se retrăgeau din numeroase puncte strategice; atacul proiectat pentru a elibera Trondheim fusese anulat. Guvernul norvegian se simţi în acel moment trădat, ştiind totuşi că protestele sale nu puteau modifica această hotărâre. Este motivul pentru care crucişătorul *Glasgow* se afla pe drum pentru evacuarea regelui şi a miniştrilor.

Ministrul de finanţe, Oscar Torp, încovoiat sub greutatea rucsacului încărcat cu bancnote, ştia că trebuie să se acţioneze rapid pentru a scoate aurul din pivniţa unde se afla ascuns. Când s-a auzit vestea că *Glusgow* era pe punctul de a sosi, Torp a dat ordinul de a se aduce „marfa” în port. În momentul în care două treimi din aur ieşiseră din fabrică, aceasta era cuprinsă în întregime în flăcări. Din nou convoiul s-a pus în mişcare pentru a-şi croi drum într-un infern de foc.

În plus Haslund trebuia să se ocupe de Nini şi Kristian Gleditsch, literalmente prizonieri în bancă cu cele 12.000.000 de coroane. Toate casele din jur fuseseră distruse, însă, printr-o întâmplare miraculoasă, banca rămăsese intactă; dar portarul plecase pentru a-şi căuta un adăpost, luând cu el cheile acelor uşi masive de la intrare. Când Haslund sosi la faţa locului cu un mic detaşament de soldaţi, în mod excepţional de oportun o bombă căzu în apropierea băncii şi suflul ei dărâmă uşile. La câteva minute după ce soţii Gleditsch se aflau în drum spre cheu,

banca a fost distrusă printr-o lovitură directă.

În timp ce camioanele înaintau încet, zigzagând pe străzile pline de moloz şi dărâmături, regele, prinţul moştenitor, mai mulţi miniştri şi înalţi funcţionari se îndreptau de asemenea spre port. Clopotniţa bisericii ce rămăsese până atunci în picioare, în ciuda bombelor, ca un simbol reconfortant, se prăbuşi dintr-odată. Locuitorii fugeau, copiii răniţi gemeau. Din maşina sa, Haakon asista la acest spectacol cu un sentiment de neputincioasă groază.

Exista riscul permanent ca parbrizele maşinilor să sară în ţăndări, iar cauciucurile să fie sparte de cioburile de sticlă ce acopereau solul. Cortegiul trebuia să înainteze repede pentru a evita riscul ca maşinile să ia foc şi ofiţerii însărcinaţi cu „navigaţia” ce se aflau pe scările maşinilor să fie arşi de vii.

Convoiul cu aurul a trebuit să adopte o tactică similară. Atunci când Haslund şi oamenii lui s-au apropiat de cheuri, în faţa lor se întindea o mare de flăcări; pentru ca preţioasa lor încărcătură să poată ajunge pe cheu, au trebuit s-o pună la bordul unei nave mici şi să o transporte pe calea apei.

Comandorului Pegram, comandantul crucişătorului *Glasgow* de 9400 de tone, nu i-a trebuit niciun reper în navigaţie pentru ca, în plin întuneric, să se îndrepte spre Molde; oraşul strălucea ca un far. La intrare, nava a fost atacată de două avioane Heinkel ale căror bombe au căzut la mai puţin de o sută de metri de navă. În ziua de 29, la ora 22, 10 crucişătorul acostă; pe punţi marinari înarmaţi cu pompe împotriva incendiului stropeau cu apă debarcaderul şi nava pentru a evita un incendiu. Apa care ţâşnea din pompe se transforma imediat în vapori, ceea ce, combinându-se cu flăcările şi fumul, reducea vizibilitatea aproape la zero. Stivuite pe debarcader, lăzile cu aur evocau curajul extraordinar al unui pumn de oameni hotărâţi; în timp ce un lanţ de soldaţi şi de marinari englezi le urcau la bordul crucişătorului, alţii le stropeau neîncetat.

Regele şi suita sa sosiră pe cheu. Ei au trebuit să traverseze bâjbâind norul gros de fum ce înconjura debarcaderul şi să se încovoaie sub duşul pompelor contra incendiului. Când suveranul se află, în sfârşit, la bord, el se bucură de atenţia tradiţională – paharul cu whisky oferit de un ofiţer de marină. La fel, pe măsură ce miniştrii, funcţionarii, diplomaţii străini şi un număr de persoane importante urcau scara, erau şi ei onoraţi cu acest bun-venit reconfortant.

Puţin după ambarcarea unei părţi din aur şi a personalităţilor, precum şi a soldaţilor norvegieni, două bombardiere trecură cu un zgomot asurzitor chiar la înălţimea catargului, aruncând bombe asupra crucişătorului. Ele n-au atins crucişătorul, dar punţile sale au fost inundate de apă şi de schije de bombe, ascuţite ca acele. Tunurile antiaeriene au deschis focul şi refugiaţii s-au aruncat cu faţa în jos pe punte. Atacurile aeriene devenind din ce în ce mai frecvente şi mai violente, comandantul Pegram consideră că ar fi o adevărată nebunie să mai rămână mult în acelaşi loc. Trimise următorul mesaj cifrat: „Atacuri de bombardiere pe nava la cheu. Voi pleca la ora unu. Nava neatinsă”.

A rămâne mai multă vreme ar fi însemnat riscul de a pierde nava, căci aceasta oferea avioanelor o ţintă fixă. Regele se afla la bord, ca şi fiul său, amândoi sănătoşi, precum şi numeroşi miniştri şi diferiţi diplomaţi englezi, francezi şi danezi. Trebuia evitat ca o avarie a crucişătorului să poată antrena capturarea lor. Comandantul Pegram dădu astfel ordinul de a mola legăturile; *Glasgow* execută o serie de manevre pentru a se degaja de cheul în flăcări, lăsând pe mal un biet Iiaslund dezolat, alături de echipa sa credincioasă, înconjuraţi de lăzi ce conţineau mai multe tone de aur. În afară de aceasta, mai rămăsese o enormă cantitate de metal preţios în subsolul fabricii de textile, devorată de incendiu; şi, ca o încununare a nenorocirilor, ministrul Oscar Torp uitase pe cheu o valiză conţinând 1.000.000 de coroane, „banii de buzunar” ai guvernului.

În timp ce crucişătorul se îndrepta spre larg cu o viteză de 28 de noduri, distrugătoarele *] avelin* şi *Jackal,* ia bordul cărora se aflau de asemenea refugiaţi, şi-au ocupat posturile în jurul crucişătorului. Acesta puse capul pe nord, protejat de o perdea de fum lansată de navele de escortă; marinarii de la tunuri, rămaşi la posturile de luptă, erau gata să respingă orice nou atac al bombardierelor inamice.

În timp ce micul convoi se îndepărta, regele Haakon a întrunit Consiliul într-un modest compartiment din partea dinapoi a navei care vibra sub pulsaţia turbinelor. Dezbaterea a fost însufleţită şi marcată de profunde divergenţe în ce priveşte acţiunea ce trebuia întreprinsă. Problema s-a pus la vot; s-a hotărât să se meargă la Tromsoe, la nord de cercul polar, unde guvernul avea să continue să-şi exercite funcţiile într-o stare de exil de fapt.

Crucişătorul *Glasgow* a urmat pe mare un drum în zigzag pentru a-i deruta pe eventualii urmăritori. În ziua de 1 mai, puţin după prânz, comandantul Pegram a catapultathidroavionul crucişătorului pentru ca acesta să meargă la Tromsoe să informeze despre sosirea regelui, sosire pe care Haakon o dorea cât mai discretă posibil. S-a convenit ca un torpilor norvegian să iasă din port spre a se îndrepta în întâmpinarea lui *Glasgow*; dar, întrucât niciun torpilor nu era disponibil, printr-un straniu capriciu ai destinu'ui această misiune a fost preluată de *Heimdal,* la bordul căruia, cu treizeci şi cinci de ani în urmă, Haakon venise din Danemarca pentru a ocupa tronul Norvegiei. Când nava s-a apropiat de crucişător, care o domina cu suprastructurile lui înalte, au avut loc mişcătoare scene de rămas-bun. Într-adevăr, unii din miniştri, cei mai importanţi, au rămas pe *Glasgow* pentru a merge în Anglia să organizeze lupta pentru eliberarea ţării. Cei care aveau să rămână în Norvegia au trecut pe *Heimdal.* Ultimii care au părăsit crucişătorul au fost regele cu fiul său şi, în timp ce coborau scara, marinarii englezi erau aliniaţi pe puntea prova şi pupa şi s-a ordonat: *Pe bord*[8]*.*

8 *Pe bord* — ordin al ofițerului de cart pentru a se da onorurile reglementare cu sifleia, în

Era aproape miezul nopţii când *Heimdal* şi-a făcut intrarea în port; în ciuda orei tardive, mulţimea era masată pe cheu pentru a-şi întâmpina suveranul. Deoarece era sigur că germanii vor afla repede că Haakon se refugiase la Tromsoe, autorităţile oraşului au propus, drept măsură de securitate, ca regele să locuiască într-un pavilion în munţi. Acolo regele dispunea de o cameră, fiul său de altă cameră, împărţind un salon în care, împreună cu miniştrii rămaşi, rezolvau problemele curente ale statului.

La 4 mai ora 15, 30 de îndată ce crucişătorul *Glasgow* a ajuns la Greenock, comandantul Pegram a redactat darea de seamă asupra misiunii sale. Extrem de laconic, el trecu sub tăcere cea mai mare parte din pericolele prin care trecuse nava:

„La cererea regelui, am ambarcat aproximativ 25 de tone de aur în lingouri. În momentul plecării, am aflat că o anumită cantitate nu sosise încă pe cheu. Numerotarea lăzilor a fost imposibilă din cauza condiţiilor de ambarcare”.

În acelaşi timp, s-au dat în pripă dispoziţii pentru transferarea aurului la Banca Angliei din Londra. Miniştrii, diplomaţii şi familiile lor, pescarii şi soldaţii dornici de a continua lupta în Marea Britanie erau conduşi la gară unde aştepta un tren pentru a-i duce spre capitală. Mulţi dintre ei erau răniţi, dar niciunul foarte grav.

Pe cheul din Molde, Haslund şi echipa sa au asistat cu consternare la plecarea crucişătorului *Glasgow.* Ministrul de finanţe se aplecase peste balustradă şi îi strigase aceste ultime cuvinte: „Mergeţi cât mai spre nord cu putinţă!” Era uşor de spus, dar mult mai greu de executat. Oraşul era în ruine, populaţia fugea, şi era absolut imposibil să se conteze pe vehiculele complet deteriorate, pentru a efectualungul şi dificilul traseu în perspectivă.

Lui Haslund nu-i rămase prea mult timp pentru a studia problema în amănunt, căci o bombă căzută în apropiere era cât pe ce să proiecteze în mare întreaga

momentul în care o personalitate importantă urcă sau părăseşte bordul.

cantitate de aur ce nu fusese ambarcată. Informându-se în dreapta şi în stânga, Haslund află că exista un mic vapor de coastă, *Driva,* legat în celălalt capăt al portului, care i-ar fi putut conveni. Dar prima greutate apăru în legătură cu transportarea aurului; nu exista decât un singur drum, care trecea peste un pod ce nu fusese construit pentru a suporta încărcături grele. Era însă singura soluţie şi Haslund hotărî să încerce. În mijlocul unui infern de flăcări şi fum sufocant, lăzile au fost reîncărcate în camioane care, distanţate cu prudenţă, au trecut unul câte unul pe podul care se clătina. Toate au sosit în stare bună de cealaltă parte, dar au trebuit să mai traverseze încă un cartier al oraşului; Molde continua să fie bombardat fără încetare; la trecerea convoiului care înainta cu mare precauţie printre casele incendiate, căldura era atât de puternică, încât soldaţii şi-au pârlit părul şi au făcut băşici pe piele. În sfârşit, au ajuns la *Driva* la bordul căruia au încărcat aurul.

În momentul în care micul vapor era pe punctul de a pleca, încărcat între altele şi cu un mare număr de refugiaţi, o bombă a fost gata să-l răstoarne. Alte bombe au distrus un rând de case ce dădeau spre cheu, proiectând o ploaie de ţăndări şi de schije pe puntea navei. În sfârşit, desprinzându-se de cheu, *Driva* a pornit spre larg, cu zece tone de aur pe punte. Haslund dăduse proprietarului ordinul de a se îndrepta spre Gjemnes, unde avea să-l întâlnească ulterior. Imediat Haslund se întoarse la fabrica de textile care era în flăcări, dar unde, prin minune, aurul se afla intact în subsolul betonat. Şi de astă dată echipa lui Haslund s-a înhămat la sarcina epuizantă de a încărca aurul în camioane pentru a-l transporta la Gjemnes.

Driva părăsise Molde la ora două dimineaţa. La ora 6, după ce parcurse aproximativ 20 de mile, proprietarul hotărâse să facă escală într-un golf adăpostit unde se afla un mic cheu de lemn. Dar acesta era deja ocupat de o navă; două vase la acelaşi cheu însemna un obiectiv prea tentant şi de aceea *Driva* se reîntoarse în larg. Abia

parcursese câteva sute de metri şi a fost reperat de un avion german care s-a apropiat în zbor razant pentru a vedea mai îndeaproape despre ce este vorba. Proprietarul lui *Driva* a dat ordin timonierului să pună cârma la dreapta şi s-a îndreptat spre mal. La fel ca un câine scăpat din lanţ, vasul s-a năpustit spre mal unde a eşuat scrâşnind, în timp ce o bombă cădea tocmai la câţiva metri îndărătul său. Câţiva călători au sărit pe ţărm spre a căuta un adăpost, dar în jur nu erau decât tufe de mărăcini, singura formă de protecţie. Pilotul avionului, după ce şi-a terminat bombele, a încercat să dea foc vasului cu proiectile incendiare. Deoarece vegetaţia umedă din jur nu se aprindea, pilotul a continuat să mitralieze până şi-a isprăvit muniţii e. Concentrându-şi astfel atacurile asupra pasagerilor, el a neglijat *Driva* şi astfel aurul a fost salvat. Nu au fost decât doi răniţi, unul dintre ei murind ulterior în urma traumatismului.

În timp de război există tendinţa de a modifica ordinea valorilor. Ajuns acum pe *Driva!* nici Haslund nu a scăpat acestei reguli. Deşi deplângea atacul asupra civililor nevinovaţi, el ştia că, pentru viitor, salvarea aurului era mai importantă decât viaţa unui pumn de refugiaţi.

Din fericire, victimele erau puţin numeroase. Se punea acum o altă problemă; *Driva* se apropia în mod periculos de criza de carburant; dacă s-ar fi îndreptat spre larg fără a se aproviziona, era mai mult ca sigur că va rămâne în pană. Pe de altă parte, exista pericolul ca avionul care atacase să revină în orice moment, cu magaziile de bombe reîncărcate şi cu mitralierele reaprovizionate, pentru a-şi încheia treaba.

Haslund s-a gândit mai întâi să debarce aurul şi să-l ascundă într-o carieră de piatră din vecinătate pentru a se întoarce să-l preia mai târziu. Era însă un lucru prea riscant, astfel încât a rămas la proiectul iniţial de a transporta încărcătura la Gjemnes, ceva mai la nord. Mai întâi, era necesar să se despotmolească vasul; abia când o mare parte din lăzi a fost transferată în spate, partea din

faţă s-a uşurat şi *Driva* a putut din nou să plutească.

Odată ajunşi la Gjemnes, Haslund şi Grieg au hotărât o schimbare de program. A păstra totalitatea metalului pe o singură navă era un lucru prea riscant; dacă aceasta se scufunda, totul ar fi fost pierdut. Era mult mai indicat să se repartizeze încărcătura în cinci bărci de pescari care, date fiind dimensiunile lor reduse, nu puteau fi suspectate că transportă tone de lingouri în ape controlate de inamic. Şi-apoi, în orice caz, fie că era sau nu război, pescarii continuau să pescuiască. Din nou aurul a fost descărcat şi reîncărcat. Transbordarea devenise o cursă contra cronometru, căci fusese hotărât ca flotila celor cinci bărci să pornească în condiţii de întuneric; daci încărcarea nu se termina la timp, s-ar fi pierdut încă o noapte. În sfârşit, totul a fost îmbarcat şi bărcile au fost gata de plecare.

Erau nişte mici ambarcaţiuni de coastă având doar o timonerie pentru a apăra personalul în condiţii de vreme rea. Cea mai mare parte din lăzi a fost adăpostită în cale, dar o parte din ele a trebuit să rămână pe punţi.

În timpul escalei, pasagerii, în cea mai mare parte funcţionari, fuseseră închişi fără mult protocol într-o casă, unul singur fiind autorizat să meargă în sat pentru a face cumpărături pentru toţi. Hotărâre considerată necesară pentru ca nu cumva să transpire vreo informaţie cu privire la conţinutul lăzilor transportate. Când Haslund şi oamenii din echipa sa, epuizaţi, şi-au încheiat lucrul, s-au gândit că cel mai bine ar fi fost să o ia din loc. Sub protecţia unui cer negru ca smoala, ei credeau că puteau să se strecoare discret, lăsând în port cât mai mulţi pasageri cu putinţă. Hotărârea lui Haslund era motivată mai ales prin teama că vapoarele vor fi supraîncărcate. S-a întâmplat însă că planul a fost divulgat; unii călători au auzit zgomotul surd al motoarelor şi s-au precipitat din paturile lor spre cheu, urcând cu forţa în bărci. Alţii, care nu se treziseră destul de repede, au ajuns la mal pentru a vedea doar cum dispare în întuneric coca neagră a ultimului vas.

Înaintarea minusculei armade a transportoarelor de aur era teribil de înceată; la ivirea zorilor, deşi nu

parcurseseră decât câteva mile, au trebuit să caute un adăpost. L-au găsit la Kvalvag, unde vasele s-au adăpostit într-un golf strâmt, invizibil pentru patrulele de avioane.

Nici acum Haslund n-avea idee despre destinaţia sa finală. Îşi amintea doar de ceea ce îi strigase ministrul de finanţe de la înălţimea punţii de pe *Glasgow,* atunci când crucişătorul se pregătea să iasă în larg: „Mergeţi cât mai spre nord cu putinţă!” Dacă ar fi ştiut că era vorba de Tromsoe, la o distanţă de 500 de mile, pe o mare năpădită de submarine şi survolată neîncetat de avioane inamice, moralul său ar fi fost mult mai scăzut.

Cum s-a lăsat întunericul, bărcile de pescari au virat ancora strecurându-se din apele golfului ca hoţii noaptea. La dreapta lor, cerul era în flăcări, strălucind într-o lumină purpurie; oraşul Kristiansund ardea. La acea epocă a anului nopţile erau extrem de scurte; de îndată ce se iviră zorile, mica flotilă se îndreptă spre Tustna, insulă situată doar la 15 mile de Gjemnes, şi se ascunse în câteva nişe apărate de stânci care înaintau spre mare.

În noaptea următoare proiectele lui Haslund au fost răsturnate. Înghesuiţi în jurul aparatului de radio, Haslund şi echipa sa au aflat că aliaţii evacuau porturile Andalsnes, Namsos şi Trondheim. Nemţii se apropiau din ce în ce mai mult. Dacă ar fi continuat să avanseze în salturi de purice, ar fi mers spre o inevitabilă capturare, deoarece, cu viteza pe care o aveau bărcile de pescuit, i-ar fi trebuit două luni pentru a ajunge la un punct suficient de nordic. Astfel încât el îşi asumă riscul de a naviga în plină zi, şi flotila parcurse 40 de mile până la Titran, un minuscul port din insula Froya. Dat fiind că acolo cheul nu putea să primească mai mult de un singur vas, de fiecare dată, acestea au trebuit să-şi aştepte rândul pentru a acosta şi a depune călătorii pe uscat.

Nu trecuseră nici cinci minute de când fusese descărcat ultimul vas şi deodată se auzi un zgomot sinistru; imediat a apărut un avion, în zbor razant, de-a lungul coastei. Bărcile au putut fi însă ascunse şi camuflate, mai înainte ca aparatul să fi ajuns deasupra lor.

Din adăposturile lor, paznicii aurului puteau distinge faţa pilotului. Din fericire însă, tot ceea ce putea să vadă pilotul erau doar câteva ferme izolate şi câteva case de pescari ce păreau abandonate. Soarele ce se înălţa pe cer arunca nuanţe purpurii pe coama înzăpezită a munţilor.

Flotila nu se afla prea departe de Trondheim, al cărui fiord era frecventat de parcă ar fi fost o şosea naţională; navele germane intrau şi ieşeau după bunul lor plac. Şi, după cele auzite la radio, inamicul se stabilise încă şi mai la nord. Pentru Haslund situaţia era critică, căci marea ce se întindea în faţa lui era controlată de germani, iar coasta oferea puţine locuri în care flotila s-ar fi putut refugia. Mai soseau şi alte ştiri îngrijorătoare; în spatele lor, inamicul se apropia şi era de aşteptat în orice moment ca să reocupe Froya, pe care o evacuase recent.

Haslund ţinu atunci un consiliu; s-a convenit ca Nordahl Grieg, poetul devenit pirat, însoţit de Kristian Gleditsch şi de unul din soldaţii din „garda aurului”, să plece deghizat ca pescar pe una din bărci, încercând să găsească o navă de război britanică. Şansele erau foarte slabe, dar, dacă acest lucru s-ar fi întâmplat, Grieg ar fi folosit toată elocvenţa de care era capabil, şi care era considerabilă, pentru a-l convinge pe comandant să primească aurul sau cel puţin să escorteze flotila până ce aceasta se va afla în securitate. Grieg a pornit la drum cu un echipament ridicul de neadaptat pentru căutarea unei nave pe mare: două pavilioane ale codului internaţional şi un felinar. Semnificaţia pavilioanelor era: „Mă aflu în pericol şi solicit ajutor imediat” şi „Doresc să intru în contact”. Lampa era destinata să emită semnale S.O.S.

Cu toată fermitatea de care dădeau dovadă, cei trei bărbaţi erau foarte puţin optimişti. Mu erau siguri că vor putea distinge o navă germană de una engleză. Îşi luară rămas-bun de la camarazii lor, pe deplin convinşi că-i vedeau pentru ultima oară, apoi se aşternură la drum.

Mai întâi s-au îndreptat spre larg. Orele treceau cumplit de monotone, şi pasagerii nu zăreau nici măcar fumul care ar fi prevestit apropierea unei nave. Deodată, în

faţa lor a apărut o siluetă neagră. Cu toţii au căzut imediat de acord să sabordeze barca mai curând decât să lase să cadă aurul în mâinile inamicului. Dar „submarinul” aruncă dintr-odată un enorm jet de apă; era o balenă.

A doua zi, dis-de-dimineaţă, au sosit la Sauoy, o insulă mică din arhipelagul insulelor Froan, unde, aşa cum se înţeleseseră, au aşteptat să sosească restul flotilei. Timpul se scurgea şi în zare nu se vedea nicio navă; fuseseră oare capturate sau scufundate? Singura modalitate de a afla era să revină la locul unde îl părăsiseră pe Has-Jund şi pe ceilalţi. Grieg împrumută o mică ambarcaţiune cu motor şi plecă să refacă traseul în sens invers.

În acest timp Gleditsch, patronul şi soldam! s-au culcat pe punte pregătindu-se de o lungă aşteptare. Nelinişstea lor creştea; se lăsase noaptea; apoi, în obscuritate, ei au sesizat un zgomot de motor şi au putut să discearnă formele a două mari nave de pescuit. Nu erau acelea pe care le aşteptau; totuşi au auzit dintr-odată vocea lui Grieg care îi striga şi, atunci când cele două nave au acostat, i-au recunoscut pe Haslund şi pe ceilalţi.

Haslund le-a explicat această schimbare neaşteptată în mijloacele de transport. În timpul aşteptării să-e, aflase că germanii tocmai puseseră mâna pe o vedetă înastorpre norvegiană şi patrulau în interiorul fiordurilor păstrând pavilionul norvegian. Haslund socotise că era prea mare risc să circu’e cu cinci nave, chiar dacă erau mici. S-a hotărât deci ca acestea să fie păstrate pentru transportul civililor şi ca aurul să fie transferat pe două nave de pescuit mai importante şi anume: *Stolvag* şi *Alfhild.*

La Froan, Haslund a întocmit planurile în vederea următoarei călătorii. S-a hotărât că a doua zi vor pleca spre Langsundet, puţin mai la nord de Namsos, unde germanii se instalaseră de-a binelea. Era vorba de un traseu plin de riscuri, căci cuprindea o porţiune de 70 de mile ce trebuiau efectuate în largul mării, cu o singură escală posibilă, pe o stâncă goală unde se afla doar un far. Haslund micşorase echipa, reducând-o la o mână de oameni; el lăsase soldaţii la Froya, considerând că

protecţia pe care o ofereau nu compensa interesul pe care l-ar fi stârnit prezenţa lor în ochii inamicului.

Grieg, poetul, a explicat mai târziu de ce îşi continuau drumul când aveau atât de puţine şanse de reuşită:

„Lucru ciudat, aveam impresia că soarta noastră era legată de aceea a aurului. Asigurasem paza lăzilor la fiecare din deplasările lor, şi la bord rămâneam lângă ele ca o femelă care-şi apără puii. Încărcătura noastră îşi avea taina ei; ea ar fi permis Norvegiei să cumpere arme, să-şi refacă armata, să-şi regăsească libertatea”.

De la Langsundet s-au îndreptat spre Donna, o insulă vecină cu Sannesjoen, fără să fi fost reperaţi. Doi din membrii echipei au fost trimişi pe uscat pentru a face cumpărături de primă necesitate înainte de a-şi continua drumul spre nord. De la o vreme nu mai avuseseră contact cu nimeni, şi sperau să obţină informaţii despre situaţia exactă a Norvegiei. Au aflat astfel că regele şi guvernul se aflau în stare bună la Tromsoe. Mai era cale lungă până acolo, totuşi acum ştiau care le este destinaţia finală.

Pe mare timpul se menţinea favorabil, ceea ce le-a permis să lenevească pe punte profitând de razele soarelui. Aveau cu toţii nevoie de acest răgaz, căci de mai bine de o lună se jucau de-a v-aţi ascunselea cu nemţii, şi nervii lor erau supuşi la încercări grele. Cu toate că în intervale lungi marea era pustie, menţineau o vigilenţă straşnică. Uneori oboseala le făcea farse; stâneile goale presărate pe mare căpătau o uimitoare asemănare cu submarinele; s-a întâmplat ca, la vederea unui stâlp metalic ce semnifica prezenţa unei epave sau a unei stânci submarine, unul din oameni să înceapă să strige: „Un periscop la prova!” ceea ce nu era întotdeauna o alarmă falsă. Odată un submarin se scufundă în viteză la vederea navei. Haslund strigă: „Submarin!”, ordonând omului de la cârmă să se îndrepte cu toată viteza spre coastă.

„Eram gata să deschidem vanele de apă de mare”, povestea Grieg. „Dacă submarinul s-ar fi ridicat din nou la suprafaţă, eram hotărâţi să sabordăm nava şi să aruncăm

aurul în apă. E greu de spus cât de uşuraţi ne-am simţit când am văzut că submarinul a continuat să rămână la fund". Haslund a coborât pe uscat şi a telefonat autorităţilor maritime pentru a le semnala întâlnirea cu submarinul. Puţin mai târziu şi-a făcut apariţia u* distrugător britanic care părea să fi ţâşnit din neant şi care începu să lanseze grenade. Un strat gros de ulei şi numeroase resturi s-au răspândit la suprafaţa mării, dovedind că submarinul fusese scufundat. În zadar a încercat Haslund să trimită distrugătorului un mesaj; acesta dispăru tot atât de repede precum apăruse.

Într-o altă zi, s-au aruncat cu toţii în apă pentru că unul din oamenii de veghe strigase că un avion se îndrepta direct asupra lor. Aşteptau răpăitul mitralierelor; neauzind nimic, unul dintre ei ridică capul şi văzu că inamicul era un uriaş goeland.

La sosirea lor la Bodo, au avut o serie de incidente exasperante. Bodo nu aflase încă pe cont propriu că era război. Când navele s-au apropiat, în întâmpinarea lor a venit un vas mic sub pavilion norvegian, semnalizând să oprească. După care, un funcţionar de la vamă, furios, le-a reproşat că n-au satisfăcut formalităţile obişnuite ia intrarea în port. Cât despre poliţistul local, acesta a refuzat să rechiziţioneze o maşină, spunând că nu avea autoritatea să facă un lucru atât de grav şi punându-se sub adăpostul unei legi din 1898 care se aplică la trăsurile cu cai. Puţin după aceea, Bodo avea să cunoască dura realitate a ocupaţiei germane; la 27 mai oraşul a fost bombardat şi distrus aproape în întregime.

Haslund şi echipa sa n-au zăbovit acolo prea mult. După ce au părăsit Bodo, au traversat cu prudenţă câmpurile de mine puse de marina engleză în ziua invaziei. La ivirea zorilor, au văzut o formaţiune importantă de nave de război; lucru reconfortant, erau nave aliate. Au ajuns până la Harstad, adevărat furnicar de soldaţi francezi, englezi şi polonezi, şi înţesat de tancuri, tunuri, muniţii şi echipamente de război. Forţele aliate câştigau teren şi-i respingeau pe nazişti, dar ofensiva aceasta avea să fie de

scurtă durată.

În dimineaţa zilei de 9 mai, la ora 8, cele două nave soseau în faţa portului Tromsoe în plină furtună de zăpadă. Prin curajul şi incredibila lor forţă sufletească şi prin ceva mai mult decât un dram de noroc, ajunseseră în acest oraş unde se afla sediul guvernului. De-a lungul acestei călătorii epice nu s-a pierdut nici măcar un gram de aur. Un mic cuter ce aparţinea apărării de coastă, sub pavilionul marinei regale norvegiene, le-a ieşit în întâmpinare pentru a se informa; când comandantul său a aflat care era conţinutul lăzilor, i-a luat pe Haslund şi pe Grieg conducându-i pe uscat la ministrul de finanţe. Încântat de ştirea cea bună, „sportivul” ţinu să vină personal la bord pentru a inspecta preţioasa încărcătură.

Oscar Torp i-a felicitat personal pe toţi participanţii; i-a asigurat că remarcabilele lor fapte vor fi recunoscute şi recompensate la timpul potrivit. La aceste cuvinte, întreaga echipă s-a aliniat în pozivie de drepţi, răspunzând „Totul pentru Norvegia!” După ce au trecut atâţia ani, cuvintele acestea sună cam melodramatic; pentru acel moment însă, ele corespundeau într-adevăr împrejurării, rezumând în modul cel mai desăvârşit sentimentele acelor bărbaţi şi acelei femei.

Micul grup care înfruntase cele mai mari greutăţi coborî pe uscat cu picioarele tremurând şi, pentru prima dată după atâta vreme, se bucură de o noapte bună de somn. Cu toate acestea, odiseea aurului norvegian era departe de a se fi încheiat, deşi la acea epocă mareea înfrângerii părea că se retrage. La 17 mai, ziua sărbătoririi independenţei, regele şi membrii guvernului ascultară retransmisia unui serviciu religios celebrat în biserica norvegiană din Londra, iar Nordhal Grieg citi la radio un poem emoţionant compus de el cu această ocazie.

În acest timp însă, deasupra Europei norii se îngrămădeau. În Anglia, Chamberlain fusese înlocuit prin Churchill, mai viguros şi mai dinamic. De cealaltă parte a Manecii, evenimentele luau o întorsătură dramatică şi dezastruoasă. Germania invadase Ţările de Jos, şi Franţa

se afla în pericol. Era nevoie presantă de trupele ce luptau în Norvegia; bătălia pentru această ţară era practic terminată. Se apropia momentul în care aurul trebuia să fie din nou evacuat.

La 26 mai, crucişătorul *Enterprise,* care, împreună cu „confratele" său *Emerald,* participase deja la prima misiune de transport al aurului englez în timp de război, semnala Amiralităţii din Londra: „Poziţia la ora 8 – 61°44 N. şi 04°50 V. – Drum 192° în negură, în direcţia Scapa". Crucişătorul venea de la Tromsoe având la bord aurul pe care-l însoţeau Hasiund, Grieg şi membrii guvernului norvegian.

Enterprise fusese trimis în mare grabă la Tromsoe ca răspuns la un apel dramatic al guvernului. Germanii erau ferm hotărâţi să nu le scape cele 19 tone de aur restante. În timp ce crucişătorul se afla la cheu, ei au lansat un atac aerian. Numeroasele bombe căzute în jurul navei făceau apa să ţâşnească ca nişte adevărate gheizere. *Enterprise* sosi la Scapa în ziua în care întrerupse tăcerea radio; puţin timp după acostare, aurul se afla într-un tren special, în drum spre Banca Angliei din Londra.

lân Norvegia hotărârea de luptă era neschimbată. Cu toate că Olanda fusese invadată, la 28 mai Aliaţii au recucerit Narvik-ul. Era prima lor victorie pe uscat.

O forţă aliată, compusă din trupe engleze şi franceze, a risipit mitul invincibilităţii germanice. Dar în seara aceleiaşi zile sosi ştirea capitulării belgiene. Trupele care recuceriseră Narvik-ul s-au retras, fiind necesare în Anglia. La 3 iunie, Aliaţii începură să se retragă şi germanii reocupară oraşul. Narvik-ul nu mai avea importanţă în comparaţie cu pericolul ce ameninţajhranţa.

Haakon şi guvernul făcură o ultimă încercare pentru a neutraliza Narvik-ul sub controlul Suediei; propunerea însă a fost respinsă cu brutalitate. Regele şi miniştrii săi au fost invitaţi să se refugieze în Anglia pentru a continua lupta; în afară de capitularea necondiţionată, ei nu aveau altă alegere. Deşi conştienţi că ar putea fi acuzaţi de abandonarea poporului în faţa tristului său destin, Haakon

se hotărî să plece la bordul unei nave britanice. La ultima reuniune a cabinetului, ultimele sale cuvinte au fost: „Domnul să salveze Norvegia!” A strâns mâinile miniştrilor care rămâneau. Toţi erau cu ochii în lacrimi.

În după-amiaza zilei de vineri 7 iunie, un remorcher i-a ambarcat pe membrii Stortingului şi pe miniştrii care plecau. Apoi a aşteptat la ieşirea din port ca silueta lunga şi cenuşie a crucişătorului *Devonshire* să se desprindă din ceaţă. El debarcă atunci încărcătura sa umană care se urcă pe nava de război pe puntea căreia se făcu apelul nominal.

La ora 19, 40, un cuter din paza de coastă, avându-i la bord pe rege şi pe prinţul moştenitor, ieşi din port şi se lipi de crucişător. Haakon urcă scara ca un bătrân epuizat; pentru prima dată de la începutul invaziei, arăta mult mai în vârstă decât era. De pe plaja prova, el contemplă scumpa sa ţară, Norvegia. Nava începu să vibreze sub pulsaţia puternicelor maşini, şi o dâră de spumă se formă îndărătul ei, în timp ce punea capul spre larg. Haakon rămase sprijinit de balustradă până ce coasta dispăru la orizont.

La 9 iunie, la ora 5 dimineaţa, *Devonshire* începu să fie scuturat de tirul tunurilor sale care răspundeau atacului unor avioane inamice. Unii pasageri începură să umfle centurile de salvare şi câteva femei leşinară. Marinarii alergară să frece cu whisky obrajii acelora care-şi pierduseră cunoştinţa.

Dacă suveranul avea anumite scrupule de conştiinţă părăsindu-şi „nava sa” care se scufunda, marinarii aveau un alt motiv de regret. La mai puţin de 100 de mile distanţă, portavionul *Glorious* era angajat într-o importantă luptă navală cu cuirasatul *Scharnhorst. Devonshire* captă un mesaj de pe *Glorious,* dar amiralul Cunningham avea ordinul ca sub niciun pretext să nu rupă tăcerea radio, ţinând seama de caracterul secret al misiunii sale. Astfel încât el nu putu nici să vină în ajutorul lui *Glorious* şi nici măcar să semnalizeze poziţia acestuia.

La 10 iunie, ora 10, *Devonshire* sosi la Gourock pe

Clyde, de unde un tren special îl transportă pe rege şi suita sa la Euston. Seara, la sosirea trenului, regele George al VI-lea şi noul său prim-ministru Winston Ghurchill îl primiră pe suveran şi pe prinţul moştenitor.

În acel moment Marea Britanie se temea ea însăşi de o invazie, şi propriul său aur era în curs de a fi transferat pe celălalt ţărm al Atlanticului, spre a evita capturarea sa de către nemţi. Aurul norvegian avea să ia acelaşi drum.

Fredrik Haslund, care-şi dovedise măiestria salvând aurul şi punându-l la adăpost, a fost însărcinat să supravegheze ca el să parvină în condiţii bune pe celălalt ţărm al oceanului. El nu mai dispunea de ajutorul solid al lui Nordahl Grieg, deoarece poetul se încadrase în Royal Air Force unde avea să-şi găsească moartea în 1943, în cursul unui raid deasupra Berlinului.

Sâmbătă 15 iunie nava *Bomma* plecă din Falmouth cu prima încărcătură de aur norvegian. Haslund a însoţit-o la Baltimore, asigurându-se că aurul va fi livrat la Washington, după care plecă în Canada, unde avea să ia anumite dispoziţii pentru restul metalului. Fira ferm hotărât să nu se piardă niciun lingou; cu toate acestea, a preferat să folosească mai multe nave decât să rişte totul pe una singură. Au fost luate precauţii infinite pentru recuperarea aurului în cazul în care nava ar fi fost torpilată; lăzile erau legate de nişte flotori pe puntea superioară pentru a fi aruncate în mare înainte de scufundarea vasului. Cu titlu de precauţie suplimentară, s-au făcut şi scheme indicând amplasarea exactă a lăzilor la bord, pentru cazul când nava ar fi naufragiat.

La sfârşitul lui iulie, Haslund putea să declare cu mândrie că, în afara unei cutiuţe cu praf de aur, proiectată peste bord când se spărsese o ladă, totul sosise cu bine la destinaţie. Istoria ar fi putut să fie însă diferită fără precauţiile pe care le luase Haslund. O navă ce transporta 50 de lăzi fusese torpilată, dar echipajul reuşi să arunce în apa o plută de care erau legate lăzile. Pluta rătăci câtăva vreme pe Atlantic, dar fu găsită de un alt vas trimis în căutarea ei.

Haslund şi mica sa trupă au fost întotdeauna foarte modeşti. Ei considerau că faptele lor strălucite nu au fost posibile decât datorită ajutorului dat de nenumăraţi norvegieni necunoscuţi, în cursul lungii lor expediţii spre Tromsoë. Ca semn de gratitudine, Elaslund propuse ca cei care au participat la salvarea avuţiei naţionale să primească o mică medalie de aur, fabricata din piesele salvate. Această sugestie însă a rămas, din păcate, fără urmări.

Probabil că pentru mulţi dintre ei lipsa unei recunoştinţe oficiale a fost fără mare importanţă. S-au simţit pe deplin recompensaţi peste cinci ani, când *Devonshire*, aceeaşi navă care-l evacuase pe suveran, urca în fiordul Oslo avându-i la bord pe prinţul moştenitor şi unii miniştri, printre care Oscar Torp. Cincisprezece nave de război engleze şi norvegiene formau escorta. Cheurile erau nègre de o mulţime entuziastă şi portul plin de nave de toate mărimile, de la ambarcaţiuni cu vâsle la vapoare de coastă. Oamenii răguşeau aclamând, iar portul răsuna de salutul de bun-venit al sirenelor.

Devonshire era unul din bastimentele ce însoţeau crucişătorul *Norfolk,* care îl readucea pe rege în ţară. Războiul nu se terminase încă; dar regele şi guvernul puteau cel puţin să urmărească sfârşitul de pe pământul natal. Trecuseră aproape cinci ani din momentul plecării în exil.

Adresându-se supuşilor săi, Haakon spuse: „În ameţeala bucuriei noastre să nu uităm marea şi dificila sarcină ce ne aşteaptă, dacă vrem să reuşim să facem în această ţară, aşa precum dorim, o societate dreaptă şi liberă, pentru toţi bunii norvegieni”.

Fără curajul şi hotărârea lui Fredrik Haslund şi a prietenilor săi, viitorul ar fi fost însă mult mai întunecat. Acţiunea lor a îngăduit guvernului în exil să ia parte activă la lupta împotriva opresiunii. Preţul plătit a fost mare, dar libertatea nu se dobândeşte niciodată decât scump. După cum spunea primul ministru Johan Nygaardsvoid în acea zi de întoarcere triumfală:

„Astăzi sosim în număr mare, câteva sute, dar unii nu sunt printre noi. Au trebuit să facă sacrificiul suprem pentru ca noi să putem reveni. Ei şi-au dat viaţa pentru patria mamă şi odihnesc acum în pământul Franţei, al Olandei, al Belgiei, al Germaniei sau al Norvegiei sau chiar în tainicele cimitire din cele şapte mări. Numele lor nu figurează pe lista pasagerilor pentru Norvegia şi nu vor figura niciodată. Dar ne vom aminti de ceea ce scria Nordahl Grieg înainte de a ne părăsi: «Şi morţii vor fi alături de noi în ziua când ne vom întoarce»!”

AURUL OLANDEI

Ca prim-Lord al Amiralităţii, lui Winston Churchill îi revenea o mare parte din responsabilitate pentru campania din Norvegia. Lucru curios, nu el, ci Chamberlain a fost făcut vinovat.

Camera Comunelor a refuzat să-i atribuie lui Churchill povara acestui fiasco; dezaprobarea s-a îndreptat spre Chamberlain şi cabinetul său. Dacă Sir Kingsâey Wood, veşnic optimist, şi-ar fi îndeplinit sarcina de ministru al aerului cu mai multă hotărâre, soldaţii care luptau în Norvegia nu ar fi fost lipsiţi de indispensabilul sprijin aerian. Critici asemănătoare puteau fi adresate şi celorlalţi miniştri.

Era foarte evident că, prin nehotărâre şi slăbiciune, s-au ratat ocazii importante şi că devenise necesar ca războiul să fie condus cu mai multă energie. Ceea ce părea imposibil de realizat sub conducerea sumbră a lui Neville Chamberlain.

La 7 mai, într-o Cameră a Comunelor arhiplină, a început dezbaterea despre „conducerea războiului”. Tonul discuţiei s-a vădit încă de la intrarea primului ministru, primit de laburişti cu strigăte sarcastice: „Cine a pierdut trenul?”

De câtăva vreme, opinia era din ce în ce mai favorabilă plecării lui Chamberlain. Acest lucru a fost explimat cu fermitate de către un puternic grup de

conservatori anti-miinchenezi care se întrunea în fiece săptămână sub preşedinţia lui Leo Amery, om politic rutinat, fost ministru şi consilier privat.

Dezbaterea, care a durat două zile, avea să schimbe cursul războiului şi să aducă la putere un guvern de uniune naţională mai preocupat de victorie decât de combinaţii politice.

Clement Attlee, lider al Partidului laburist, îl dezvinovăţi complet pe Churchill. Pentru el, problema depăşea Norvegia. Ţara considera că războiul nu era condus cu destulă energie şi hotărâre.

Liderul Partidului liberal, Sir Archibald Sinclair, a fost usturător şi l-a citat pe istoricul Macaulay: „A păstra în timp de război o mentalitate de timp de pace înseamnă o politică slabă şi crudă; un război blând nu economiseşte sânge şi bani, ci le risipeşte”.

Amiralul flotei, Sir Roger Keyes, bătrânul erou de la Zeebrugge, intră în Cameră în uniformă de paradă, cu pieptul acoperit cu şase rânduri de decoraţii. Aspectul său era oarecum cabotin, dar Sir Roger şi-a explicat astfel prezenţa: „Vreau să vorbesc în numele ofiţerilor şi al tuturor oamenilor din marina combatantă, care sunt foarte nemulţumiţi”. Apoi a pronunţat un atac virulent împotriva modului cum este condusă campania.

Leo Amery a citat cuvintele pline de dispreţ cu care Cromwell a dizolvat Parlamentul cel lung. Privind fix spre Chamberlain, el spuse: „Aţi stat prea mult timp aici nefăcând nimic bun. Vă spun să plecaţi – să terminăm cu dumneavoastră. Pentru numele lui Dumnezeu, plecaţi *1”.*

A doua zi, când s-a reluat dezbaterea, devenise evident că se va pune problema de încredere, căci laburiştii au anunţat că vor cere un vot care să fie „reprezentativ pentru starea de spirit a ţării”.

După declaraţia sa, Chamberlain nu mai putea fi menţinut în postul său: „Spun prietenilor mei, şi am prieteni în Camera Comunelor, că accept sfidarea. Ba chiar mă bucur pentru aceasta. Vom vedea cel puţin cine este pentru noi şi cine este contra noastră şi apelez la prietenii

mei ca să ne susţină în votul din seara aceasta”.

Camera a fost scandalizată; în locul unui apel la patriotism, era vorba, aşadar, ca, în mod egoist, interesele personale să aibă prioritate faţă de interesul naţional.

Churchill s-a ridicat şi a declarat: „Preiau întreaga responsabilitate în legătură cu ceea ce a făcut Amiralitatea şi întreaga mea parte din această povară”.

I-a revenit galezului Lloyd George, din ce în ce mai bătrân, dar mereu aprig, sarcina de a-l împiedica pe Churchill să depăşească măsura făcând ca nava să se încline prea mult: „Prea onorabilul gentlemen nu trebuie să se lase transformat într-un adăpost antiaerian pentru a împiedica schijele să-i atingă pe colegi”. Adresându-se lui Chamberlain, i-a spus că problema nu era de a şti care erau prietenii primului ministru, ci avea o cu totul altă importanţă. Cu un dispreţ zdrobitor i-a amintit de „apelul la sacrificiu” şi a declarat că naţiunea nu-l va urma decât dacă i se va arăta calea. „Declar solemn că primul ministru ar trebui să dea exemplu de sacrificiu, căci nimic n-ar putea contribui mai mult la victorie decât propria sa demisie”.

Cu ocazia votului de încredere, guvernul a obţinut majoritatea, dar numai cu 81 de voturi în loc de 213, cum ar fi fost normal. Era o victorie slabă, şi era evident că un mare număr din partizani îl părăsiseră pe Chamberlain. Patruzeci şi trei de conservatori votaseră împotriva guvernului şi 80 se abţinuseră.

A doua zi, naziştii invadau Ţările de Jos, Vremea intrigilor de culise era depăşită. Se impunea cu necesitate absolută formarea unui guvern de uniune naţională, lucru imposibil cu Chamberlain.

Cine putea însă să-i urmeze? Chamberlain era favorabil lordului Halifax, care avea numeroşi susţinători, printre care regele. Personaj colţuros şi sec, având o mână deformată pe care o purta permanent acoperită cu o mănuşă neagră, nu era el omul capabil să câştige o luptă atât de inegală. Provenea dintr-o familie aristocratică, aproape feudală, în care perioadele de studiu erau

întreţăiate de partide de vânătoare pe un fond de castele ancestrale. Oricum ar fi fost, Halifax nu era foarte dornic să călăuzească ţara în condiţiile dificile ale momentului; de aceea el singur spunea că, prin poziţia sa de „pair”, rămânea în afara competiţiei, deoarece Camera Comunelor nu putea fi condusă din Camera Lorzilor. În realitate, simpla idee de a deveni prim-ministru îl înspăimânta.

În schimb, Churchill nu resimţea niciun fel de nelinişte la gândul de a-şi asuma sarcina de şef al guvernului. Atunci când a înţeles că avea să conducă ţara, s-a dus la culcare gândind: „Întreaga mea viaţă n-a fost decât o pregătire pentru acest moment şi pentru această încercare”.

Churchill nu întrunea unanimitatea. Halifax, care declinase acest post, gândea despre el că avea „sentimente copilăreşti îmbinate cu o inteligenţă de om mare”. Pentru alţii, Churchill era considerat prea emotiv şi nestatornic. În America era socotit un om politic terminat, elocvent, excentric, cu înclinaţie spre băuturi tari. Subsecretarul de stat american Sumner Welles vorbise despre această slăbiciune în cuvinte aspre, şi ambasadorul Kennedy abia dacă-şi ascundea antipatia.

Totuşi, fiecare ştia că unele din cuvintele pronunţate de Churchill în perioada interbelică se vădiseră profetice; dar brusca sa ascensiune a surprins pe cea mai mare parte dintre oameni. În afară, pare-se, de Franklin Roosevelt, preşedintele Statelor Unite.

Se bănuieşte că preşedintele avea un oarecare dar al previziunii; îndată după declararea războiului, începuse să întreţină cu Churchill o corespondenţă de o remarcabilă sinceritate şi oarecum foarte puţin ortodoxă, căci atunci când un şef de stat comunică atât de regulat cu un ministru, şi nu cu primul ministru, aceasta apare ca un afront deliberat adus celui din urmă. Puţin timp după preluarea noilor sale funcţii, Churchill trimise următoarea cablogramă: „Cu toate că am schimbat postul, cred că nu doriţi să întrerupem corespondenţa noastră particulară”.

Răspunsul lui Roosevelt a fost afirmativ. Cu toate

ciocnirile lor frecvente, uneori din cauza penuriei de dolari şi de aur, relaţiile dintre cei doi bărbaţi au fost în general prieteneşti.

Într-o anumită epocă din tumultuoasa sa carieră, Churchill fusese ministru de finanţe; dar până şi cei mai fervenţi admiratori ai săi recunoşteau că finanţele nu erau partea sa cea mai tare. El era făcut mai curând pentru circumstanţe eroice, acolo unde trebuiau luate hotărâri îndrăzneţe. Şi, de îndată ce şi-a asumat înaltele sale funcţii, evenimentele i-au amintit cu brutalitate că Norvegia nu era o excepţie. În mijlocul celor mai mari pericole, aurul juca un rol capital.

Pe când studia schimbările ce trebuiau aduse în compoziţia guvernului, s-a primit ştirea despre invazia germană în Ţările de Jos. Era în ziua de 10 mai, ia primele ore ale dimineţii. Ca şi în Norvegia, nu a existat nici declaraţie de război, nici preaviz, şi olandezii au fost luaţi cu totul pe neaşteptate. Ca şi norvegienii, olandezii au cunoscut o perioadă de pace aproape neîntreruptă de la bătălia de la Waterloo. Şi, ca şi francezii care se considerau în securitate în dosul inexpugnabilei linii Maginot, olandezii considerau că ar putea respinge orice invadator, prin inundarea regiunilor atacate.

În orele care au premers zorilor, Ţările de Jos au descoperit că neutralitatea nu însemna o garanţie împotriva diviziilor blindate ale lui Hitler. Faptul că führerul declarase public inviolabilitatea frontierei olandeze ar fi putut să-i facă mai neîncrezători. Cu un dispreţ plin de cinism faţă de convenţiile încheiate, el spusese confidenţial: „Voi intra la ei prin uşa din spate!”, ceea ce a şi făcut. Olandezii nu erau deloc pregătiţi să riposteze unui atac lansat pe neaşteptate. La ivirea zorilor, erau încă atât de siguri că bariera de apă ar putea să oprească invazia germană, încât nici nu s-au gândit să privească în aer, de unde venea adevărata ameninţare, sub forma paraşutiştilor. Fără a mai lua în considerare şi armata invizibilă a unei importante coloane a cincea, care abia aştepta să-i predea lui Hitler cheia uşii din spate,

despre care s-a vorbit.

Felul în care au fost luaţi prin surprindere olandezii ilustra încă o dată pericolul unei politici de pace-ou-orice-preţ căci, la fel ca belgienii, ei fuseseră avertizaţi pe larg despre intenţiile Germaniei. Atacul asupra ţării lor fusese prevăzut mai întâi pentru 12 noiembrie, apoi amânat din cauza condiţiilor meteorologice nefavorabile. Regele Leopold al Belgiei fusese alarmat de către un informator neaşteptat, ambasadorul german Biiâow-Schwante, care aparţinea unui mic grup de diplomaţi ostili lui Hitler. Dar, chiar dacă acest avertisment părea suspect, nu exista nicio raţiune valabila pentru a fi ignorat cel de al doilea; în ianuarie, doi ofiţeri germani, maiorul Helmut Reinberger şi maiorul Erich Hoenmann, au aterizat forţat în Belgia, pe când încercau să ajungă în Germania la bordul unui mic avion; Reinberger a fost arestat de militarii belgieni, care l-au împiedicat să ardă documentele aflate în servieta sa, unde au fost găsite informaţii privind proiectele lui Hitler de invadare a Olandei, Belgiei şi Franţei. S-a crezut atunci că este vorba de o manevră de intoxicare, cu atât mai mult cu cât Hitler, tocmai din cauza acestui incident, a fost silit să decidă amânarea atacului.

Pe de altă parte, olandezii nu ar fi trebuit să dispreţuiască o altă informaţie foarte importantă transmisă din Berlin. În acest oraş ei aveau un prieten nepreţuit în persoana colonelului Hans Oster, din Abwehr, care, la rândul lui, era şi el opoziţionist şi făcuse confidenţe despre ostilitatea sa faţă de Hitler ataşatului militar olandez, maiorul G.T. Sas. Încă din luna noiembrie 1939 el formulase repetate avertismente asupra inţenţii or führerului. În aprilie 1940, el a comunicat că Danemarca şi Norvegia aveau să fie atacate. Această informaţie a fost transmisă norvegienilor, care au neglijat-o, luând-o drept un element din „războiul nervilor”.

Fără să se descurajeze câtuşi de puţin, la 9 mai colonelul Oster l-a anunţat pe maiorul Sas despre iminenţa invaziei şi despre faptul că de data aceasta nu va mai fi amânată. Sas transmise mesajul către Ministerul de Război

din Haga. Cu toate că la 7 mai guvernul olandez rechemase din permisie pe toţi militarii, din cauza unei intense activităţi la frontieră, el nu a ordonat starea de alarmă pentru unităţile din „Fortăreaţa Olanda”, regiune situată la nord de fluviile Maas şi Waal pe care se sprijinea întreaga apărare a Ţărilor de Jos.

Aceasta reprezenta fără îndoială inima naţiunii, în perimetrul său se află marile oraşe Amsterdam, Rotterdam, Haga şi Leiden. Din trei laturi, ea este apărată de obstacole naturale: Marea Nordului, golful Zuiderzee şi fluviile Waal, Rhin şi Maas. Cea de a patra latură reprezenta „linia Apelor” care, dacă ar fi fost inundată, ar fi format o barieră de netrecut pentru orice năvălitor.

Şi în acest caz oamenii de finanţe au fost mai atenţi decât militarii la pericolul ce ameninţa. În noiembrie, înalţii funcţionari ai Băncii naţionale (Nederlandse Bank) luaseră anumite măsuri pentru a trimite în străinătate, îndeosebi în Statele Unite, o mare parte din aur. În afară de aceasta, s-au întocmit planuri în vederea evacuării rapide a aurului rămas, în caz de invazie; atunci când germanii au dat asaltul, aurul se afla deja în lăzi.

În noaptea de 10 mai, la ora 1, 30, oamenii de veghe au semnalat importante formaţiuni aeriene pe cerul Olandei. După care pericolul părea să fi trecut, căci avioanele se îndreptau spre Anglia. Încă o dată, alarmă falsă!... Dar, din păcate, era vorba de un şiretlic; bombardierele au făcut cale întoarsă şi peste două ore asupra aerodromurilor civile şi militare se revărsa o ploaie de bombe. În ace aşi timp, trupele germane treceau frontiera sau coborau din cer cu paraşutele. Era o armată de o putere înspăimântătoare; mii de vehicule blindate erau susţinute de o mie de tancuri grele.

La ora 4, regina Wilheâmina, care se găsea ia palatul regal Huis ten Bosch (Casa Pădurilor), şi-a trezit fiica, care dormea, prinţesa Iuliana, murmurându-i: „Vin!” Nu era nevoie de niciun cuvânt în plus; prinţesa ştia despre ce era vorba. Soţul său, prinţul Bernhard, o anunţase deja ca germanii se pregăteau de invazie cu forţe uriaşe.

După aproape patruzeci de ani, în staţiunea sportivă de la Lech, în Alpii Austrieci, prinţul Bernhard al Ţărilor de Jos ne-a povestit cum aflase de acest eveniment:

„Eram aşezat la birou când a sunat telefonul. Era maiorul Sas, care mi-a comunicat: „Mătuşa mea e bolnavă”, ceea ce reprezenta cifrul convenit între noi pentru a mă informa despre intrarea germanilor. Am spus aceasta reginei şi soţiei mele, care a dus copiii în adăpostul antiaerian”.

La frontieră, infanteria germană şi tancurile armatei a VI-a zdrobeau o rezistenţă hotărâtă, dar ineficientă, iar bombele paralizau aerodromurile strategice în jurul oraşului Haga, la Wahihaven şi la Moerdijk.

Divizia de paraşutişti desfăşurată în vecinătatea imediată a palatului Huis ten Bosch era comandată de generalul SS Kurt Student, care primise direct de la Hitler ordinul de a captura regina şi, dacă era posibil, întregul guvern.

Paraşutiştii destinaţi să pună mâna pe familia regală erau îmbrăcaţi în uniforme olandeze, trimise pe sub mână armatei germane de către simpatizanţi nazişti. Cu multă vreme înainte de invazie, poliţia lichidase o reţea de contrabandişti ce operau la frontiera germană şi descoperise că se trecea fraudulos o mare cantitate de uniforme olandeze, din toate armele. Semnificaţia acestei operaţiuni îi scăpase însă cu desăvârşire.

Atunci când regina Wilhelmina şi-a trezit fiica, ea nu-şi făcea niciun fel de iluzii despre intern

Viiie paraşutiştilor care se apropiau de reşedinţă. Deşi Casa de Orania era de origine germană, deşi mama şi soţul său decedat fuseseră germani, iar fiica sa luase în căsătorie un german, regina nutrea o profundă antipatie pentru cel de-al treilea Reich şi nu-şi ascundea dispreţul pentru „aceşti bandiţi”. Wilhelmina, care domnea de patruzeci şi doi de ani, spusese adeseori că mai curând se va omorî decât să cadă în mâinile lui Hitler, şi nimeni nu se îndoia că ar fi făcut acest gest.

Înspăimântată de rapiditatea cu care avea loc

înaintarea inamică, unul din primele sale gânduri a fost de a asigura perpetuarea Casei de Orania prin fuga familiei sale. Astfel încât, cele două fiice ale Iulianei, Irene şi Beatrix, au fost trezite imediat, îmbrăcate, şi s-au dat dispoziţii pentru plecarea lor.

Bătrâna regină era una din rarele persoane care n-a fost surprinsă de invazie. Ea se temuse şi prezisese ceea ce se întâmpla acum, inclusiv folosirea paraşutiştilor, dar unii oameni politici au rămas surzi la avertismentele sale. Oamenii politici europeni păreau să aibă ca numitor comun facultatea de a-şi ascunde capul în nisip.

Prinţul Bernhard îşi aminteşte cu tristeţe:

„Ştiam că germanii pregătesc o invazie. De fapt, aveam informaţii personale despre atacul prevăzut în noiembrie. Primisem din Germania o carte poştală, de la o persoană pe care nu o voi numi, redactată în asemenea mod, încât semnificaţia era limpede. Ştiam că pot să am deplină încredere. Am vorbit despre aceasta cu regele Leopold al Belgiei şi cu şeful statului major general al Olandei. Într-adevăr, nu ştiu de ce atacul a fost amânat”.

Încercarea de a se pune mâna pe familia regală nu a eşuat decât datorită rezistenţei îndârjite a trupelor ce apărau terenurile de aviaţie şi clădirile aflate în imediata apropiere a palatului. Divizia generalului Student, formată din soldaţi tineri, dar combativi, a fost ţinută în şah; soldaţii care nu au fost omorâţi au fost făcuţi prizonieri. Astfel, familia regală a avut timp să se salveze; generalul H.G. Winkelman a fost de părere ca familia regală să meargă la palatul Noordeinde, în centrul oraşului, unde ar fi fost mai bine apărată împotriva atacurilor aeriene şi a pericolului de a fi capturată. La ora 8, regina a redactat un comunicat care a fost citit la radio, protestând împotriva „violării flagrante a regulilor obişnuite la popoarele civilizate”.

Pentru a nu trezi atenţia, familia regală nu a folosit maşinile oficiale, ci a făcut traseul în două taxiuri obişnuite. Pe dinafară, regina părea calmă şi stăpână pe ea; în forul său interior, fierbea însă de mânie din cauza

acestei violări a neutralităţii ţării sale. Totuşi, pentru a nu-i înspăimânta pe copii, ea s-a comportat ca şi cum ar fi fost vorba de o plimbare obişnuită. Regina a luat loc în prima maşină, iar prinţesa, soţul ei şi cei doi copii în cea de-a doua. În momentul în care vehiculele au demarat, grenadierii din garda palatului au deschis focul asupra unui avion german, pe care grupul regal l-a văzut apoi căzând în flăcări.

„Tocmai părăseam palatul – ne povesteşte prinţul. Am apucat o puşcă Lewis, am ochit avionul, dar nu l-am nimerit. Un caporal din garda palatului a deschis focul şi l-a doborât; am fost extrem de gelos. Junkerele zburau foarte jos. Personal nu am văzut paraşutişti în uniformă olandeză; la drept vorbind, umblau atâtea zvonuri în legătură cu soldaţii în uniforma armatei noastre, încât nu ştiai cui să-i dai crezare. Mi s-a afirmat de asemenea că unele vehicule blindate inamice aveau numere olandeze. Abia după 24 de ore ni s-a confirmat că germanii încercau să pună mâna pe noi”.

Abia sosită la Noordeinde, regina a vrut cu orice preţ să intre în contact cu guvernul. Acesta nu i-a fost însă de mare ajutor, căci majoritatea miniştrilor erau de negăsit. În mod ciudat, viaţa continua aproape ca în timpuri normale; s-ar fi zis că populaţia nu înţelegea ceea ce se întâmpla. Se îmbulzea în străzi provocând blocări de circulaţie şi stânjenind deplasările militarilor, ca şi înaintarea grupului regal.

Rezistenţa se întărise, dar pentru scurt timp. Deşi majoritatea olandezilor nutrea o mare ostilitate faţă de nazişti, exista un nucleu de trădători, tocmai aceia care trecuseră uniforme dincolo de frontieră, uniforme pe care acum le purtau soldaţii germani însărcinaţi să ocupe podurile de pe fluvii. La fel erau deghizaţi şi unii paraşutişti coborâţi pe pământul Olandei.

Guvernul olandez, în dorinţa sa de a păstra neutralitatea, preferase cu multă naivitate să-şi bizuie securitatea pe respectarea legilor internaţionale de către Hitler şi nu pe ajutorul militar al Marii Britanii şi Aliaţilor

săi. În consecinţă, rămăsese strict în afara conflictului. Acum însă lansa un apel insistent, cerând intervenţia engleză.

De fapt, Anglia elaborase un plan pentru cazul în care marile porturi olandeze şi belgiene ar fi fost ocupate, căci, dacă ar fi căzut în mâinile duşmanului, ele reprezentau un mare pericol pentru securitatea sa. Şi de data aceasta vigoarea şi rapiditatea atacului german i-a luat pe englezi pe neaşteptate şi a fost nevoie de o improvizaţie de ultimul minut pentru a se pune în execuţie operaţia XD. O importantă forţă navală formată din nave de război a fost concentrată într-un timp foarte scurt; au participat toate distrugătoarele disponibile, multe dintre ele fiind retrase din escorta convoaielor. În afară de distrugerea instalaţiilor esenţiale, marina a fost chemată să evacueze de urgenţă un mare număr de civili englezi şi un număr de tehnicieni, ale căror proiecte şi cunoştinţe ştiinţifice ar fi putut fi de o mare valoare pentru inamic. S-a pus de asemenea problema evacuării unor membri ai guvernului larilor de Jos şi a unei mari cantităţi de aur olandez, în pericol iminent de a fi capturat.

S-a stabilit cu multă rapiditate o legătură directă între Londra şi Haga. Marina de război olandeză a primit plicuri sigilate conţinând hărţi ce indicau câmpurile de mine şi semnalele secrete de recunoaştere, însă cu ordinul formal de a nu fi deschise decât la primirea unui mesaj special.

Rapiditatea cu care s-a trecut la executarea operaţiunii XD şi penuria ascuţită de nave sunt excelent ilustrate de deplasările distrugătorului HMS *Codrington.* La 10 mai, ora 7, 30, comandorul Creasy, comandantul primei flotile de distrugătoare ancorate în Gutta Sound la Scapa Flow, cu patru ore înaintea plecării, a primit ordinul să se deplaseze urgent la Dover. Peste o oră şi jumătate, *Codrington* se afla în larg; a doua zi dimineaţă, la ora 8, la Dover, el se lega bord la bord cu un petrolier, după ce efectuase în 23 de ore un drum de 530 de mile. O formaţiune puternică, cuprinzând crucişătoare, se afla deja

în faţa coastei olandeze pentru a încerca să împiedice debarcările aeropurtate pe plajă.

Pe uscat se desfăşura un spectacol de un haos şi de o confuzie indescriptibile. Populaţia era avertizată că paraşutiştii germani purtau uniformă olandeză şi era prevenită în legătură cu coloana a cincea. În multe locuri se dădeau lupte grele, dar în acelaşi timp viaţa părea să se desfăşoare ca de obicei. Furnizorii aduceau punea, laptele şi legumele la uşa clientelei. Şi cum soldaţii germani care cădeau din cer dispuneau de florini pentru a-şi procura alimente, unii dintre ei, în plină luptă, făceau o pauză cumpărându-şi răcoritoare de la chioşcuri.

Într-o cronică asupra evenimentelor din ajun, ziarul *Times* din 11 mai arăta că paraşutişti în uniformă olandeză au aterizat lângă aerodromul de la Haga. În timp ce un ziarist trimitea următoarea cablogramă din Rotterdam: „Aici, pe arterele principale domneşte o atmosferă calmă de duminică seara. Oamenii stau liniştiţi şi beau pe terasele cafenelelor, în timp ce la 500 de metri se aud din timp în timp rafale de mitralieră!”

Pe o singură coloană a ziarului apărea următoarea ştire r „Numirea noului prim-ministru, dl. Churchill”.

La Londra, ataşatul naval olandez lucra foarte activ cu englezii pentru a organiza distrugerea instalaţiilor vitale şi evacuarea prinţesei regale şi a aurului. Lipsa de cooperare era mare în Olanda.

Comandanţii distrugătoarelor *Whitley* şi *Vivien* au fost convocaţi la o conferinţă la bordul crucişătoru ui *Galatea,* nava amiral a celei de a doua escadre de crucişătoare; ei au primit sarcina să meargă la Ijmuiden să o ia pe prinţesa regală şi familia, să evacueze o sută de civili britanici şi să-l escorteze pe *Perseus* care trebuia să transporte aurul pe celălalt mal al Mării Nordului.

A fost o misiune ratată. Dacă pentru *Whitley,* principalul ajutor primit pentru orientarea sa în navigaţie a fost doar puternica lumină roşie a oţelăriilor, la sosirea sa nu a găsit niciun balizaj vizibil. Şi în orice caz, un ofiţer olandez i-a spus comandantului că acolo nu se găseau „nici

civili englezi, nici familie regală şi niciun fel de navă gata să iasă în larg". Astfel încât distrugătorul a făcut cale întoarsă. Cu mijloace de comunicaţii atât de reduse, e greu de spus ce altceva ar fi putut să facă. Intrarea în golf era presărată cu mine şi niciun comandant nu şi-ar fi riscat nava pe câmpurile de mine. Cu toate acestea, comandanţii distrugătoarelor britanice s-au bucurat întotdeauna de reputaţia de a fi îndrăzneţi, în spiritul celor mai bune tradiţii ale lui Drake; după cum s-a dovedit cu prisosinţă în Norvegia, prudenţa exagerată, circumspecţia nu au intrat niciodată în vocabularul lor marinăresc. În orice caz însă, atât prinţesa regală, cât şi soţul şi copiii acesteia nu se aflau la întâlnire.

Prinţul Bernhard a considerat că de vină a fost lipsa de comunicaţii:

„Totul era foarte confuz. În acel moment comunicaţiile între olandezi şi englezi erau foarte defectuoase. În realitate, iniţial nu aveam intenţia să-mi trimit soţia şi copiii în Anglia. Prima idee a fost să mergem la Paris pe şosea, dar am părăsit ideea când germanii au ocupat podurile şi drumul spre Paris a fost tăiat. Abia atunci am hotărât să-i trimitem în Anglia".

Wiid Swan, unul din primele distrugătoare sosite la Ijmuiden, avea la bordul său un detaşament de distrugere comandat de căpitanul comandor Hill, însărcinat să distrugă rezervoarele de petrol, tunurile, instalaţiile anexe ale navi gaţiei, depozitele de mine şi de torpile de la Hosck van Holland. La sosirea navei, aceasta a fost atacată în picaj de avioane germane. Ştiind că intrarea în port era minată, comandantul lui *Wild Swan* şi-a lansat distrugătorul cu viteză de 20 de noduri pe partea interzisă a geamandurilor din şenalul de acces şi a venit să se lege cu partea din faţă la cheul Harwich. *Whitshed,* care-l însoţea, a fost bombardat; un proiectil explodat a aruncat peste bord mai mulţi marinari şi a aprins încărcăturile explozive, pregătite pentru demolare, ce se aflau pe punte; incendiul a putut fi stins şi cei 131 de ofiţeri şi lucrători din echipa de distrugere au fost coborâţi pe uscat.

Când *Wild Swan* şi-a făcut îndrăzneaţă intrare în port, mulţimea care se îngrămădea pe cheu l-a aclamat, dar necazurile au început imediat după aceea. Hill şi oamenii săi se pregăteau tocmai să înceapă lucrările de distrugere, când un ofiţer din marina olandeză se prezentă la bord dorind să ştie cine erau şi ce voiau. El a cerut ca distrugerile să fie întârziate, deoarece militarii considerau că vor putea opri înaintarea germanilor.

Cât despre generalul Winckelman, el se opunea oricărei distrugeri importante, care, după părerea sa, era prematură. Prefera să transforme stocurile de petrol în materiale inutilizabile decât să arunce rezervoarele în aer. Cu atât mai mult se opunea planului englez de a se distruge ecluzele şi porţile acestora, susţinând că o asemenea măsură ar provoca inundaţii catastrofale.

I s-a cerut atunci lui Hill să plece cu detaşamentul său la Rotterdam pentru a ajuta la evacuarea unei mari cantităţi de aur ce risca să fie capturată. Dar militarii neputând furniza niciun mijloc de transport, s-a hotărât că grupul va lua loc la bordul unei pilotine. Hill plecă deci spre Rotterdam la ora 20, 15 cu echipa sa, înarmată cu încărcături explozive şi cu trei grenade submarine, prevăzute cu dispozitive electrice de aprindere. În acest timp, *Wild Swan* rămânea legat la cheu, aşteptând sosirea aurului pe care avea să-l transporte în Anglia.

I-am sosâşe *4 mso* & în MMS *Hp**

pe fim şi să-ffl & ştii ss *gOteem* ¡afiâff ¡de ¡sjprs & pţ, fesfo **s-e** *4 em* **w «» pfjg & sşasi» ¡" iipţ** (9 *evm*fiusllă *tsma 4»* «fermii. – *4$ îi **»

4 presasie ¿le «tâfoţfe *4»* i» IEW ei *în & s,* sare ss ţfeasupra y-MIW dWwik & în fost j» şi fo' *P & /4 &» 4$ tfiâpepms §pe*» sswh pan

e *pata în m mm.*

le timp*'s»* wv &nţe se instalau foi mwî pentru, o noapte de veghe, comandantul lui *Wild Sivaii* aştepta cu răbdare întoarcerea lui Hill, care escorta lingourile de aur; cea mai mare parte a acestora se găsea în subsolurile blindate de la Nederlatidse Bank din Amsterdam şi

Rotterdam.

Dat fiind că inamicul înainta cu rapiditate spre Amsterdam, directorul băncii intră în contact cu compania regală de navigaţie cerând să-i pună la dispoziţie, de urgenţă, două nave. I s-a acordat *Iris* şi *Titus* ce se aflau atunci în apele de la Ijmuiden, după care s-a ordonat lui *Perseus,* aflat de asemenea la Ijmuiden, să se alipească la convoiul aurului. Rămânea acum ceea ce era cel mai greu: să se extragă metalul preţios din subsoluri şi să fie transportat pe uscat până la nave. Rapiditatea şi păstrarea secretului erau factorii esenţiali pentru reuşită, deoarece germanii debarcaseră forţe importante pe plajă, între Hoek şi Ijmuiden. În acel moment de pericol atât de grav, compania de navigaţie care furniza cele trei nave nu s-a sfiit să discute aprig asupra preţului ce trebuia plătit pentru operaţia de evacuare. Banca îi oferea 415.000 de florini; compania insista pentru a obţine o jumătate de milion, în timp ce se execută planul de salvare a aurului, se organiza şi evacuarea prinţesei Iuliana cu copiii. Dar *Royal Navy* îşi pierduse răbdarea din cauza acestor întârzieri succesive. Într-adevăr, în afară de tentativa eşuată a lui *Whitley,* încă un crucişător mai avusese întâlnire cu familia regală, la care aceasta nu se prezentase.

Explicaţia acestor contraordine era următoarea: regina Wilhelmina întocmise la rândul ei planuri de evacuare fără să facă apel la Royal Navy. Ea luase dispoziţiile necesare pentru ca vedeta lanstorpilă 51 s-o transporte pe fiica sa în provincia occidentală Zeeland şi de acolo pe coasta franceză de unde prinţesa trebuia să meargă la Paris, să se instaleze la nişte rude. Comandantul vedetei raportase însă că operaţia devenise imposibilă, deoarece nava se afla acum într-o zonă controlată de inamic. S-a pus atunci problema de a se face drumul pe şosea; când s-a dovedit că şi şoselele erau la fel de impracticabile, a fost acceptată oferta de ajutor a marinei engleze.

Problema se punea acum de a organiza fără incident ieşirea prinţesei şi a copiilor săi din palat, dat fiind că

acesta era asediat. Un grup de indivizi aparţinând coloanei a cincea se instalase într-un imobil vecin şi trăgea asupra oricui încerca să iasă din palat. În plus, germanii erau bine instalaţi în sector şi mai primeau întăriri pe calea aerului.

„Totul s-a întâmplat atât de repede, încât mi-e greu să redau amănuntele, dar îmi aduc aminte foarte bine de trăgători – ne-a povestit prinţul Bernhard. Pe unul l-am văzut cum ochea de la o fereastră; am pus mâna pe o puşcă de vânătoare prevăzută cu lunetă telescopică şi l-am doborât".

Se luase hotărârea ca evacuarea aurului să fie conjugată cu evacuarea familiei regale. În timp ce soldaţii din garda palatului deschideau focul asupra indivizilor din coloana a cincea, un vehicul blindat aparţinând Băncii Olandei a pătruns discret în grădină. În maşină au intrat prinţesa, copiii ei şi prirstul Bernhard, însoţiţi de guvernanta copiilor, d-na Roel! şi fiica ei, precum şi o mică gardă. D-na Roell, prietenă apropiată, fusese domnişoară de onoare la căsătoria prinţesei; soţul ei era secretarul prinţului.

Prinţesa Iuliana plângea: „Simt că n-am să-mi mai revăd mama", spunea prinţesa. Prinţul Bernhard îşi ascundea sentimentele râzând şi glumind cu copiii. Şi-a fotografiat chiar familia, căci se întreba şi el dacă nu o vede pentru ultima dată. Într-adevăr, deşi german prin naştere, el ura fascismul şi era hotărât să rămână pe loc şi să continue lupta. Regina Wilhelmina a insistat însă ca el să plece cu familia; la protestele sale, ea i-a spus: „Dacă se întâmplă ceva fiicei mele, mă omor". Prinţul a trebuit să asculte şi să plece împotriva voinţei lui, dar şi-a făgăduit să se întoarcă de îndată ce va fi posibil. Considerând că se va putea întoarce imediat ce-şi va ambarca familia, nu luă nimic cu el, nici măcar ceea ce considera că era cel mai preţios tezaur al său, ceasul pe care tatăl său i-l dăduse ia 13 ani, la ceremonia confirmării. Astfel încât el nu avea asupra lui decât uniforma de ofiţer, cizmele şi cămaşa de pe el. „Am fost foarte indispus, după câte îmi amintesc, că a trebuit să particip la dineul de la palatul Buckingham cu

o cămaşă murdară şi fără butoni la manşete”. Evocând aceste momente, el mai povesteşte:

„Baronul Roell, aghiotantul şi secretarul meu, care era ofiţer de cavalerie, a ascuns toate bunurile mele personale de valoare; am regăsit totul la întoarcerea mea. Era un om curajos. A rămas pentru a continua lupta; din nenorocire, a fost trădat şi împuşcat de nemţi”.

Ia sfiitul după-mtegâi, aurul (Sin banca de la Amstsdam fusese instalat în il camioane şi în nnn! din vehiculele blindam care transportau metalul palien în timp normal –, Gamâoanêle an plecnr cu mare vâţeză spre ijmniden. Nu an luat escortă militară pentru a-4 împiedica pe germani să acorde «atenţie espesivă acestui convoi.

Qt despre vehiculul blindat» acesta a trecut mai întâi pe la palat pentru a lua familia regală –, ira un meci de a călători destui de neobişnuit-Prinţul era aşea.at în faţa unei ferestre cu zăbrele, ţinând pe genunchi e armă automată. Alături de conductor stătea un soldat din gardă. Înarmat, având o cutie de carton ce conţinea bijuteriile coroanei –, fu spate, prinţesele teatrot şi Irene stăteau pe grămezile de paie ce acopereau la – ale cu aur

». Aveam o puşcă-mitralier-a germană, îţi aminteşte prinţul. Ira o armă foarte folositoare, pe care am luat-m cu mine în Anglia –, ce fapt, o mai am şi acttm-Am fost foarte surprins afind că fetiţele stăteau pe aur. Aveam însă un alt colet de valoare» soţia mea pusese bijuteriile

ÇôfOaftêi ÎNtf-ô ëütiè de CàrtUU lêgâtl CU.sfOari. La aceà epocă, elè vâlôrau peste M ffliliôn şi jùfflatàte de lirè sterline”.

Pentru mai multă siguranţă, vehiculele păstrau o distanţă mare între ele. Au fost adeseori oprite în drum de armata olandeză, dar, recunoscând pasagerii, soldaţii le făceau semne prieteneşti. Oricât de discret ar fi vrut să circule, convoiul nu putea să nu atragă atenţia; în mai multe rânduri, a intrat súb focul soldaţilor germani. Çü mult calm, prinţul Bernhard a interzis orice ripostă pentru a nu da alarma şi a nu atrage atenţia astipra conţinutului vehiculelor.

Drumurile erau atât de aglomerate, încât le-au trebuit trei ore pentru a parcurge distanţa scurtă de la Amsterdam la Ijmuiden, unde haosul era total. Portul era plin de refugiaţi ce aşteptau cu îngrijorare să găsească un loc pe navele engleze sau pe oricare altele care i-ar fi putut duce spre libertate. Era o adevărată bătălie pentru a urca în cea mai mică ambarcaţiune. În acest timp se desfăşurau lupte aeriene şi navele lui Royal Navy erau permanent supuse atacurilor date de bombardierele în picaj.

Ataşatul naval olandez făcea tot posibilul pentru a coopera cu britanicii în scopul de a organiza de la Londra evacuarea aurului şi a familiei regale, precum şi distrugerile ce trebuiau efectuate pentru ca porturile cele mai importante să nu poată fi utilizate de germani; în Olanda însă, spectacolul era foarte puţin încurajator. Spiritul defetist părea să fi cucerit o mare parte din armata olandeză care făcea direct obstrucţie. Unii erau mult mai preocupaţi de eventualele represalii decât de a-i ajuta pe Aliaţi.

(Trebuie spus că această atitudine nu s-a manifestat numai la olandezi. Atunci când nava *Briiliunt* a urcat fluviul Escaut având un corp de debarcare trimis spre a distruge instalaţiile şi echipamentele portului Anvers, comandantul a povestit că „fusese aclamat de o mare mulţime”. Totul s-a schimbat însă când a fost vorba să se pună programul în execuţie. „După şase ore de discuţii şi tocme-i, s-a fixat un preţ decent pentru a se închiria două remorchere, necesare lucrărilor de distrugere”. În acest timp oraşul se afla sub un asemenea bombardament, încât *Brilliant* a trebuit să plece cu refugiaţii, o mare parte dintre ei fiind cetăţeni englezi şi membri ai legaţiei britanice. Nefericitul corp de debarcare a fost abandonat în voia sorţii în nădejdea că va găsi un mijloc pentru a reveni în Anglia.)

Nava *Codrington,* care venise de la Scapa într-un timp record, a fost trimisă să o ia pe prinţesa Iuliana cu familia.

Aviaţia inamică ataca aproape perpendicular; astfel că navele nu puteau să îndrepte împotriva avioanelor

tunurile lor antiaeriene şi nu puteau să se bizuie decât pe Lewis-urile lor prea puţin eficace şi mai cu seamă pe remarcabilul simţ de manevră al comandanţilor.

Creasy raportează că avioanele efectuau atacurile „în plin soare", aşa încât nu erau vizibile decât în ultimul moment, după ce bombele erau aruncate; Creasy „a pus toată forţa înainte, pentru ca vântul să vină d; la celălalt bord". Aceasta tactică a dat rezultate; nava sa nu a fost atinsă, cu toate că bombele au căzut destul de aproape. „Nu mă îndoiam de efectul unui vânt relativ maxim pentru a para atacurile unor bombardiere de la mare altitudine sau în picaj", spunea el.

Codrington a încercat să acosteze în trei rânduri, dar curentul îl îndepărta de cheu. Când a reuşit, în cele din urmă, să se lege, familia regală nu venise încă. Ea fusese întârziată de un intens raid aerian şi, la sosirea sa la Ijmuiden, accesul în port era blocat. A fost silită să se îmbarce pe un feribot, de cealaltă parte a golfului, pentru a putea ajunge în acest fel la *Codrington.* Văzând manevra micului vaporaş, avioanele germane l-au atacat în mai multe rânduri. Prinţesa Beatrix, cu sora ei care-i stătea pe genunchi, asista la acest spectacol cu o copilărească curiozitate. Era prea tânără pentru a-şi da seama de amploarea catastrofei ce se abătuse asupra Olandei.

Feribotul a făcut mai multe încercări până a reuşit să se lege de-a lungul distrugătorului; abia la ora 23, 35 familia regală, cele patru persoane din suită şi cei trei agenţi ai poliţiei au urcat la bordul lui *Codrington.*

Acesta se desprinse de cheu şi se îndreptă spre larg, lăsând în urma lui o dâră de spumă. În acel moment, un bombardier german lansă asupra navei de la 400 de metri un obiect voluminos, negru. Comandantul Creasy, orbit de lumina gloanţelor-trasoare, care se îndreptau spre avion, nu a putut vedea exact despre ce este vorba. Aproape imediat nava a fost scuturată de o puternică explozie submarină, care a ridicat un imens gheizer la o distanţă de aproximativ 100 de metri în faţă. Avionul lansase o mină magnetică.

Comandantul Creasy a pus toată forţa înainte şi *Codrington* era aproape acoperit de propriul său val, în timp ce se îndrepta spre estuarul Tamisei. De jur-împrejur marea părea că arde; nu erau decât reflexele luminii răspândite de navele în flăcări. Silueta distrugătorului se detaşa clar pe acest fond luminos. Aceasta prezenta un avantaj. De pe punte, comandantul Creasy putea să distingă şi să evite sutele de vaporaşe care presăraţi marea, încărcate cu fugari ce se grăbeau spre securitatea pe care le-o oferea Anglia.

În raportul său, comandantul Creasy menţiona în două linii succesul deplin al misiunii: „Familia regală a debarcat după ce mi-a făcut cinstea de a lua cu mine micul dejun la 9, 15”.

Înainte de a pleca, Creasy aflase că *Perseus* era pe punctul de a părăsi Ijmuiden cu o încărcătură de aur. El a detaşat atunci nava *Vimy* pentru a-i servi de escortă. În apropierea portului, nava a fost atacată în picaj şi servanţii tunurilor au salutat cu urale căderea avionului care, arzând ca o torţa, s-a prăbuşit în mare. Timp de trei ore, epuizante pentru starea nervoasă, *Vimy* l-a aşteptat pe *Perseus,* care la ora 3, 55 încă nu apăruse. Olandezii uitaseră să-i informeze pe englezi despre schimbarea de program survenită în ultimul moment; pentru acest transport aveau să fie utilizate numai două nave: *Titus* şi *Iris.*

Completând starea d: confuzie generală, alte două nave de război se aflau în faţa portului, în timp ce oamenii lor de veghe scrutau orizontul ca să-l descopere pe *Titus,* pe care erau însărcinaţi să-l protejeze. Comandanţii îşi pierdeau răbdarea. neştiind că această navă se afla deja în drum spre Anglia. Din fericire, şansa a pus capăt acestei dezordini: din port ieşi *Iris* şi cele două nave i-au asigurat escorta, dar cu destul de multă întârziere.

Dramatica aventură a /m-ului începuse chiar de la primele atacuri germane. Ignorând rolul ce avea să le fie încredinţat, marinarii de la bord dormeau, când, deodată, au fost treziţi la ora 3 dimineaţa de bombele care căde au

peste Ijmuiden. Asurziţi, s-au repezit pe punte şi au aflat de la paznicul porţii de la ecluză că Olanda fusese invadată. Comandantul de pe *Iris,* Klaas de Jong, aştepta ora fluxului pentru a pleca în direcţia Italiei. Telefonă la birourile companiei, la Amsterdam, şi primi un răspuns sec: „Aşteptaţi instrucţiuni noi!” Nu i s-a spus niciun cuvânt în plus.

Bărbat scund, cu un temperament solid, comandantul se întoarse în port şi-şi anunţă echipajul că trebuiau să aştepte noi ordine. Deoarece timpul trecea şi nu li se spunea nimic nou, marinarii începură să se enerveze. „Erau aproape scoşi din minţi când se gândeau la soarta familiilor lor. Unii mi-au spus deschis că voiau să vadă dacă ai lor erau în viaţă, înainte de a porni la drum”, **pOYtăttăţă gig Jfongţ-sşt plin de înţelegere fgţ**

de el, \c – % minţiţ § nu era mementul să sg gândettscă ja problemele lor personale.

«clanda are nevoie de nava noastră, care trebuie să fie gata să iasă în mar «în **orice** moment, Totuşi, deoarece unii insista «Că să-şi vadă mar întâi familiile, m-am dns din nou §g telefonez campaniei”.

Rezultatul acestui unei telefonie a fost sosirea unul ofiţer de poliţie care, vorbind fără. echivoc, i-a amintit echipajului datoria„E în moment «! în care clanda a fost invadată, le-a se «s acesta, marinarii oricărei nave olandeze an devenit **mem**bri serviciilor armatee în acest moment sunteţi. mobilizaţi –, Trebuie să vă apăraţi ţara acolo unde vă aflaţi”. Şi i = a dat fiecărui marinar să semneze «n angajament de lealitate faţă de clanda –, în urma acestui fapt murmurele au încetat.

Abia la era \f de Jeng primi ordinul de a intra cu nava în ecluza în vederea unei plecări apropiate, înaintând d-a lungul cheului, el se întreba ce fel de misiune avea să i se încredinţeze, ecodată a auzit un zgomot de roţi pe cheu şi a văzut cum §scă şirul de camioane cate ts plasau de-a lunglil bordului. îrbediat CSCO – nă a început să descarce lăzile grele, încercuite cât chingi metalice. Lui de Jong nu i s-a spus nimic despre conţinutul lor, dar acesta şi-a dat

seama numaidecât. Urgenţa, secretul, greutatea lăzilor – totul l-a făcut să înţeleagă că era sigur vorba1 de aur.

În portul întunecat, transbordarea metalului nu a fost un lucru uşor. Ideea că naziştii nu erau departe îi făcea pe oameni să lucreze cumaţ mu tă râvnă, şi încărcarea s-a terminat în mar puţin d; două ceasuri.

În momentul în care un funcţionar de la Nederlandse Bank i-a întins lui de Jong o chitanţa – chiar în aceste circumstanţe tragice trebuiau respectate regulile bancare –, acesta a văzut că nu se înşelase. El a semnat o chitanţă pentru 87.000.000 de florini în aur.

Exact înainte de a moia legăturile, comandantul de Jong află că nave engleze de război îl aşteptau în larg pentru escortă. Dar atunci când a încercat să capete informaţii mai precise despre destinaţia sa, i s-a răspuns: „Plecaţi şi încercaţi să ajungeţi în Anglia”. Nu i s-a indicat niciun port anumit; esenţialul era să se ajungă într-un port, oricare ar fi fost. Şi, mai ales, ca aurul să iasă în larg, deoarece germanii puteau să sosească în orice clipă.

În port era o învălmăşeală extraordinară. Ambarcaţiuni mici, de toate tipurile, mergeau la dreapta şi la stânga într-o încercare disperată de a scăpa de inamic. *Iris*-ul căuta să iasă din învălmăşeală acţionând sirena, dar fără rezultat. Ştiindu-se că şenalele erau minate, se luă hotărârea ca înaintea transportului de aur să iasă câteva vapoare mai mici pentru a-i servi drept călăuză şi detectoare de mine.

Semiobscuritatea avea avantajul de a oferi o protecţie, dar era foarte riscantă pentru navigaţie. „Minele în derivă nu puteau fi nici văzute, nici ocolite, povesteşte de Jong; astfel încât înainte de ivirea zorilor nu puteam conta decât pe şansă”.

Iris-ul ieşi în larg cu viteză redusă; de Jong scruta cu nelinişte orizontul, încercând să vadă navele engleze.

„Am avut noroc. Era o noapte întunecată binevenită, şi nu ne-am lovit de nimic. Când am sosit însă la locul de întâlnire, nu era nici urmă de navă engleză. Am rămas două ore scrutând întunericul. În cele din urmă am hotărât

să nu mai aşteptăm; era prea riscant. Trebuia să mergem de-a lungul coastei belgiene, în plină zi, căci acolo se aflau cele mai mari câmpuri de mine. Nu eram însă prea neliniştit, deoarece cunoşteam drumul”.

Ceas după ceas, de Jong conduse /m-ul spre sud-vest. În momentul în care zorile aruncau o lumină albă deasupra mării, un avion german a ieşit din nori şi s-a îndreptat direct spre ei. Trecând razant peste catarge, el a mitraliat în anfiladă întreaga punte. Echipajul a alergat să se pună la adăpost şi, printr-o minune, nimeni nu a fost atins. Din fericire, aparatul nu poseda bombe. De Jong a considerat că sosise momentul de a-şi lua riscul să rupi tăcerea radio. A cerut companiei să încerce să facă ceva urgent cu privire la escortă. Birourile din Amsterdam au răspuns: „Escorta este pe drum”.

În ciuda acestui mesaj liniştitor, nimic nu apărea la orizont. Comandantul de Jong se resemnase să continue singur drumul când, deodată, unul dintre oamenii de veghe a semnalat că vede o navă. *Iris*-ul se afla nu departe de intrarea în Pas de Calais, când două nave de război engleze s-au apropiat: un crucişător cu trei coşuri şi un distrugător. De pe puntea crucişătorului s-a trimis printr-un proiector următorul semnal: „Sunteţi *Iris*?” La primirea răspunsului afirmativ, s-a semnalizat din nou: „Bine. Urmaţi-mă!” în loc să se îndrepte spre. Marea Manecii, navele puseră capul spre nord. Echipajul de la turelele prova şi pupa era la posturile de luptă cu zburăturile tunurilor antiaeriene îndreptate spre cer, în timp ce distrugătorul descria cu Asdic-ul[9] său cercuri largi **pentru a detecta submarinele, ira un şgeetaeel agrea’ pa grotesc! două mari nave de război să feiau în jurul une [nave micuţe, gragadite, care gurta în cala e încărcătură vabrând mai mult decât gre = tul crucişătorului şi al distrugătorului luate la un** loc.

Ore în şir, cei doi elini de gază au efectuat ne = numărate schimbări rută, în timp ce *Irh*-ul se lipea de ei eu

9 Asdic — hidrolocator folosit în marina engleză. — *Nota trad.*

încăgăţânare, Convoiul a intrat în cele din urmă pe Tamisa şi s-a îndreptat spre Tilbury, unde un ofiţer de gardă de pe o navă aflată în port i-a strigat fără răutate: „Probabil că sunteţi o navă foarte importantă din moment ce aveţi o asemenea escortă!” Ceea ce atrase răspunsul acru al lui de Jong: „Vedeţi-vă de treburile voastre”.

La 11 mai ora 17, 20 se Jong l-a informat pe ofiţerul de la direcţia portului că dorea să se apropie de cheu. Crucişătorul şi distrugătorul de escortă se îndepărtară, misiunea lor fiind îndeplinită. Nu aveau niciun fel de idee despre ceea ce conţinea cala /răului şi, în orice caz, problema nu-i preocupa. Ele primiseră ordinul să JI aducă în stare bună în port, şi executaseră acest ordin; odată îndeplinită sarcina, se întoarseră spre larg şi spre Olanda, unde luptele erau în toi.

După ce a legat nava la cheu, de Jong l-a chemat pe unul din paznici şi i-a spus: „Trebuie să-l întâlnesc imediat pe comandantul marinei. Până atunci nimeni nu trebuie să plece de la bord”.

Comandantul marinei a sosit fără grabă şi, bineînţeles, a vrut să cunoască cauza acestei agitaţii şi încărcătura care-l făcea pe căpitanul /m-ului atât de agresiv. „Încărcătura mea este doar aur – nimic altceva”, răspunse de Jong. Într-o singură clipa mica navă a fost încercuită de o gardă înarmată şi comandantul escortat pe uscat. În golf el zări silueta familiară a lui *Titus*; abia după aceea află că *Titus* transportase restul metalului şi că *Iris* beneficiase de escorta destinată celui dintâi.

Satisfacţia lui de Jong de a livra nevătămată preţioasa încărcătură se transformă repede în nelinişte. Semnase cu ochii închişi pentru o marfă care fusese încărcată într-o asemenea grabă, încât nu avusese timpul să o verifice. Unele lăzi ar fi putut foarte bine să se piardă sau chiar să fie furate pe cheul de la Ijmuiden. În timpul descărcării rămase pe punte numărându-le, una câte una; când cea din urmă ladă a fost depusa pe cheu, suspină uşurat. Nu lipsea niciuna.

Metalul a fost încărcat imediat într-un tren special şi

transportat sub pază puternică pentru a fi închis în subsolurile Băncii Angliei pe Threadneedle Street. Acest tezaur, care avea să-i permită Olandei să continue lupta, se mări cu 7.000.000 de lire în lingouri prin sosirea la Portsmouth a navei *Delfdijk.*

Între timp, creştea neliniştea în legătură cu soarta aurului de la Rotterdam şi cu a detaşamentului de marinari şi soldaţi englezi care primise ordinul să ajute la evacuarea aurului.

Când *Wild Swan* îşi făcuse îndrăzneaţă intrare cu o viteză de 20 de noduri în afara geamandurilor din şenal pentru a-şi lega prova la cheul de la Hoek van Holland, el avea misiunea de a debarca pe uscat cu foarte mare urgenţă echipa de demolare care trebuia să distrugă importantele instalaţii de la Rotterdam. Căpitanul comandor Hi!! specialist în explozivi, care comanda acest detaşament, nu bănuia că i se va cere să efectueze un raid asupra unei bănci, sarcină pentru care nu era pregătit.

După ce distrugătorul a fost legat şi au fost pregătite mitralierele pentru a respinge o eventuală încercare de abordai, au fost debarcaţi cu multă precauţie explozivii pentru demolări şi grenadele submarine. Căpitanui J. Younghusband, comandantul lui *Wild Siv an,* dec: ara mai târziu: „Toată lumea era extrem de fericită văzând sosirea noastră, iar de pe ţărm şi de pe pilotină răzbăteau aplauze puternice”. Puţin după legarea navei, trupele germane au început să înainteze spre Hoek, coborând de-a lungul ţărmului drept ai fluviului. *Wild Swun* deschise focul cu tunurile principale şi cu mitralierele.

Atunci i s-a cerut lui Hill şi echipei sale să ajute la evacuarea celor 36 de tone de aur rămase în seifurile băncii la Rotterdam. Pentru a ajunge în acest oraş, ei s-au îmbarcat pe pilotină 19, urmaţi de aproape de un alt detaşament plasat sub ordinele comandorului Goodwin din geniul marinei regale. Oamenii care aveau să instaleze explozivii trebuiau apăraţi de unităţi combatante mici, dar foarte bine antrenate, din garda şi infanteria de marină.

Trecuse de ora 20 când Hill a sosit, în sfârşit, la

Rotterdam, urmat în curând de Goodwin. Începând din acel moment, situaţia ajunse aproape de grotesc.

Hill, Goodwin şi oamenii ce-l însoţeau au fost împiedicaţi în mai multe rânduri să înainteze de către poliţia olandeză care refuza cu încăpăţânate să-i lase să instaleze explozivii în vederea demolărilor. Acest comportament era aproape de necrezut, dat fiind că malul sudic al fluviului şi partea de est a oraşului se aflau deja în mâinile germanilor. Mai mult, această stare de confuzie era sporită de faptul că era aproape imposibil să distingi amicii de inamici, deoarece mulţi germani purtau uniforme olandeze.

Singurul lucru care părea să fi fost bine organizat de autorităţile locale era evacuarea aurului.

Nederlandse Bank din Rotterdam se afla nu departe de un pod de pe Maas pe care pusese mina inamicul cu complicitatea unor simpatizanţi ai naziştilor. Trebuia cu orice preţ să se scoată din subsol 200 de lăzi cu lingouri chiar sub nasul sentinelelor Wehrmachtului care patrulau la mai puţin de 200 de metri. Cu un remarcabil sânge rece, preşedintele băncii, Stenfert Kroese, a angajat un detaşament format din soldaţi din infanteria marină olandeză pentru a transporta marfa. Operaţia trebuia să se efectueze noaptea cu maximum de discreţie; dacă germanii i-ar fi surprins, riscau să ajungă în faţa plutonului de execuţie.

Din nefericire, protecţia oferită de întuneric era destul de relativă; oraşul era iluminat de f acari care ţâşneau din numeroasele case atinse de bombe. Iar echipele de distrugere, în ciuda protestelor olandezilor, completau focul de artificii incendiind rezervoarele de petrol. Dominând trosnetul incendiilor, răsunau focuri de puşcă şi de mitralieră, căci patrulele inamice deschideau focul asupra a tot ce era în mişcare.

Jucând o partidă pe viaţă şi pe moarte de-a v-aţi ascunselea cu trăgătorii, soldaţii infanteriei marine au reuşit să ajute trei camioane grele să traverseze un pod periculos de îngust pe unul din canale. Au ajuns, fără să fi

fost reperate, la poarta din spate a băncii. Ghidaţi de lumina slabă a unei lămpi de buzunar, marinarii s-au strecurat în subsolul întunecat şi au început să transporte lăzile încercuite de-a lungul coridoarelor până la vehiculele ce aşteptau. Traseul era dificil şi se mergea încet; lăzile erau grele şi nu era indicat să aibă loc nici cel mai mic incident. Marinarii transpirau şi gâfâiau; când ultima ladă a fost urcată la bordul camionului ce închidea convoiul, au respirat uşuraţi. Dar partida cea mai grea abia de acum încolo trebuia jucată; trecând pe străzi pe care mişunau soldaţi inamici, camioanele trebuiau să ajungă la cheu.

În afară de curaj şi de îndrăzneală, marinarilor olandezi le trebuia şi mult noroc; şi l-au avut. Camioanele au demarat cu viteza întâi şi au făcut o întoarcere de 90° în direcţia podului. Pentru câteva momente s-au aflat în raza vizuală a sentinelelor germane; ca prin minune, au trecut neobservate. Peste jumătate de oră ele s-au înşirat pe cheul Lekhaven din Rotterdam, alături de pilotina 19, nava olandeză de 300 de tone care adusese de la Hoek pe căpitanul comandor Hill şi un comando de o sută de soldaţi britanici. La ora 1 de dimineaţă, cele 200 de lăzi conţinând 1.000 de lingouri erau aşezate pe puntea micului bastiment. Acesta plecă numaidecât, avându-i la bord pe Hill şi trei oameni din detaşamentul său, apoi coborî fluviul îndreptându-se spre Noul Canal şi Hoek. Restul comandoului a rămas pe loc pentru a efectua maximum de distrugeri posibile înainte de a se întoarce pe *Wild Siv an,* aşa cum va putea.

La ora 7, 45 autorităţile olandeze l-au informat pe căpitanul Younghusband că pilotina 19 plecase de la Rotterdam, dar sărise în aer, izbindu-se de o mină magnetică în faţa capului Est al insulei Rozenburg.

La ora 17, comandorul Goodwin şi echipa sa de distrugere se întoarseră la Rotterdam pe un vas de transport rechiziţionat. El a povestit că olandezii îi refuzaseră autorizaţia de a instala explozivi şi îi ordonaseră să se întoarcă la Hoek; trecând peste această interdicţie, el efectuase distrugeri considerabile. Goodwin

confirmă că Hill plecase la bordul pilotinei 19.

Situaţia militară se degradase atât de repede incit flotila de distrugătoare a întreprins o operaţie de evacuare. De îndată ce unul dintre ele pleca cu un *mm număr* de refugiaţi, un? almi îi lua locui la etm-Ik ambareau membri ai guvernului clam dv, miliţarl *§m* voiau şi continue luma în Anglia, diplomaţi §mini, familii de revidenţi brira = niel dornice *d* se înţoarel în ţari-Ira un adevirar ervieiu de raliuri p udmare.

— Yeunghusband nu a avur răgasml şi să gândeasua la soarra lui Hâil.

— Il a primir ordinul de a pleca imediat *în* ajutorul navei *Primea Julkm,* ravă de transport pentru trupele olandeze, care fusese atinsă de bombe şi se afla în pericol. Distrugătoarele *Wild Swan* şi *Hawock* au făcut tot posibilul pentru a opune un baraj antiaerian atacurilor pe care bombardierele le efectuau asupra transportului de trupe; dar avioanele îşi lansau bombele în picaj, aproape vertical, astfel încât tirul împotriva lor era foarte dificil. Younghusband efectua o manevră extraordinară. El reuşi să pună prova vasului său lângă puntea de ambarcare a transportorului, pentru a salva câţiva marinari prinşi în capcană. „Văzusem vreo treizeci de militari care n-aveau niciun mijloc să evacueze nava. Ei au reuşit să sară pe plaja prova a navei mele. Am recuperat de asemenea militari care se aflau pe plute sau chiar în apă; în total vreo patruzeci”.

Despre acţiunea lui *Wild Swan* în Olanda Younghusband îşi încheie raportul pe un ton destul de amar: „Regret foarte mult că am primit ordinul să părăsesc Hoek van Holland fără să fi putut să-mi duc la capăt misiunea”. Aceste cuvinte exprimă mâhnirea resimţită de mai mulţi comandanţi de distrugătoare, în cursul acelor zile pline de evenimente confuze. Totuşi, ţinând seama de viteza cu care înaintau germanii şi de ajutorul pe care-l primeau din partea unor trădători, simpatizanţi ai naziştilor, marina de război şi detajámentele militare au înfăptuit multe lucruri importante.

Armata olandeză a aerului, mică, dar curajoasă, luptase cu energie împotriva unui inamic mult mai numeros şi mai bine echipat; ea nu încetase lupta decât atunci când a fost literalmente măturată de pe cer. Pe de altă parte, multe unităţi ale armatei de uscat s-au bătut până când rezistenţa lor a devenit fără obiect. Toate acestea n-au fost în zadar.

Marina britanică, la rândul ei, şi-a jucat cu cinste rolul. La Hoek distrugătoarele au lansat torpile împotriva unui spargeval pentru a obstrua şenalele de ieşire. La Ijmuiden, echipele de distrugere au obstruat pasa Sud, scufundând o navă comercială şi un remorcher, precum şi pasa principală, cu un bastiment de 11.000 de tone şi un trauler. În plus, au distrus o mare cantitate de material rulant.

Familia regală fusese evacuată, ca şi un număr de oameni politici şi diplomaţi, pentru ca guvernul să poată funcţiona în exil. Şi, bineînţeles, cea mai mare parte din aur fusese smulsă din ghearele ocupantului.

A trecut multă vreme până când englezii au aflat toate amănuntele în legătură cu ce se întâmplase nefericitei pilotine 19, prin puţinii supravieţuitori, unul dintre ei fiind Willem Pottinga, aspirant pilot în vârstă de douăzeci şi şase de ani.

La 10 mai, când naziştii au lansat ofensiva, nava se afla la Maasluis. Echipajul, care dormea la bord, a fost trezit de exploziile bombelor. Neputincios, a văzut cum avioanele aruncă în Noul Canal mine magnetice în formă de butoi. Oamenii ar fi vrut să aibă la îndemână orice fel de armă, pentru a riposta; Noul Canal însemna pâinea lor de toate zilele; perspectiva de a naviga pe el, ştiind că în orice moment încărcăturile explozive puteau să-i trimită *aci patres,* era extrem de ne* plăcută.

Deodată au apărut *Wild Swan* şi un alt distrugător şi puţin după aceea echipajul piiotinei 19 s-a găsit în prima linie. Nava era folosită pentru a conduce la Rotterdam specialiştii în demolări şi un comando de o sută de oameni, apoi să aducă aurul de acolo. Într-o singură clipă, pilotina

19 a devenit o adevărată navă de război.

Pilotina a urcat pe Noul Canal. Traseul s-a efectuat fără probleme; la sosirea sa, englezii, cu feţele înnegrite de funingine s-au furişat pe uscat, fără zgomt, şi au dispărut în noapte. Cei 22 de marinari din echipaj, neştiind cât timp vor trebui să aştepte până la sosirea aurului, au profitat de ocazie ca să tragă un pui de somn. Pottinga adormi atât de adânc, încât nu auzi bubuiturile şi scârţâit urile lăzilor prinse în chingi care erau încărcate pe punte. Fără pierdere de timp, pilotina 19 şi-a molat parâmele pornind la drum înapoi spre Hoek, unde o aştepta *Wild Swan.* Ea cobora fluviul cu mult curaj şi cu o viteză regulată; cu fiecare tur de elice distanţa care o despărţea de scopul final se micşora. Parcursese cinci mile... zece... cincisprezece mile... şi ajungea astfel la Noul Canal care dădea direct în mare. Mai rămâneau câteva mile şi ar fi ajuns la Hoek van Holland.

Dintr-odată ţ. Înşi un fulger apocaliptic care înroşi cerul. Pilotina a fost aruncată în aer, tablele săreau de pe ea ca doagele unui butoi. Fusese lovită drept la mijloc de o mina şi, la mica adâncime a canalului, de patru metri de apă, puterea exploziei fusese aproape triplată. S-a sfărâmat în două, exact în spatele compartimentului maşinilor. Timonierul a fost ucis la bară, comandantul în cabina sa din faţă. Secundul a fost catapultat la fel ca un om-obuz într-un spectacol de circ; a fost regisiţ. leşinat, depune de leeul dramei, geâlalţi

«upmvânuţt Oţi în fost doar \? ţ} liaţfl Poţţâmp şi ţevatrăţii în din cabină 1 ib membri ai **echipajului** au fost ucişi împreună cp Htll şi eet trei piraţi pl aurului, al? căror corpuri au. fost sfârteeate de gxplo. zie.

Retrăind această aventură îngreritoare, Potriop povesteşte –, M-am lovit rău eu capul de plafonul cusutei. Am rămas probabil leşinat timp de câteva secunde, căci, atunci când mi-am revenit, eram singur în cabină şi prin uşă pătrundeau torente de apă. Intram efort disperat de a ieşi, am luptat din toate puterile împotriva curenvuluif>ar apa mă arunca spre peretele din spate şi urca până la

plafon. Sădeam din braţe ea nebunul, dar nu puteam să fac nimfe – eram prins în capcană.

Intram timp ear-e i s-a părut el a durat ceasuri întreit, dar care în realitate a fost foarte scurt, Pottinp s-a luptat orbeşte eu apa care «? învolbura şi unea vertiginos:

ţfi dintr-odată am sărit deasupra mea § lumini §lâbă-… jtară-Stfui că… Geâfflul fuse. Se spârţ. t) deschiderea măsura ăprdape 50 de centimetri de latură, dar era şansa mea, unica mea şansă. Ani reuşit să «ia agăţ de margine: apoi ani nimerit cu piciorul pe masa inundată şi m-am folosit de ea pentru a mă căţăra mai sus. M-am împins cât am putut şi am reuşit să trec prin deschiderea strâmtă. În aceeaşi clipă partea din spate a vaporului s-a prăbuşit sub mine şi m-am pomenit plutind pe apele fluviului”.

Pottinga înota într-o apă acoperită de păcură; ia suprafaţă, nu se mai vedea nici urmă din piltitina 19 şi din preţioasa sa încărcătură.

Pierderea pilotinei n-a trezit un interes deosebit din partea germanilor; în cursul operaţiilor se scufundaseră prea multe nave mari pentru ca soarta unei asemenea nave să creeze o nelinişte deosebită. Şi, în orice caz, invadatorii se preocupau mai întâi să-şi realizeze planul de cucerire şi să termine repede cu el. Rotterdam, oraşul din care aurul fusese ridicat în inima nopţii, a devenit, la 13 mai, obiectul unui ultimatum neleal; dacă în următoarele două ore nu înceta orice rezistenţă, oraşul ar fi fost ras de pe suprafaţa pământului.

Instrucţiunile primite de generalul Rudolf Schmidt, comandantul german al sectorului Rotterdam, erau următoarele: „La Rotterdam rezistenţa trebuie zdrobită cu orice preţ. Dacă este necesar, ameninţaţi oraşul cu distrugerea şi treceţi la executare”.

Într-adevăr, o escadră de bombardiere se ridicase deja în aer, cu mult înaintea expirării termenului de două ore. Lui Göring soarta miilor de civili nevinovaţi îi era total indiferentă. Dar generalul Kesselring, comandantul celei de a II-a armate aeriene germane, avea anumite scrupule de a bombarda un oraş fără apărare. Căci Rotterdam era

cu adevărat lipsit de orice apărare; aviaţia olandeză dispăruse de pe cer şi nu se auzea niciun tun antiaerian. Prevăzând capitularea, Kesselring ordonă echipajelor de pe bombardiere să supravegheze eventuala lansare a rachetelor roşii care semnificau acceptarea de către olandezi a ultimatumului şi, prin urmare, anularea raidului.

La ora 12, 15 un ofiţer olandez se întâlni cu generalul Schmidt; Ultimatumul era acceptat. Schmidt anunţa aviaţia să anuleze atacul; dar când cei doi ofiţeri se despărţiră, avioane Ideinkel şi Junker porniseră deja la drum. Doar o escadrilă din uriaşa formaţie aeriană zări rachetele roşii şi se întoarse pentru a bombarda un obiectiv secundar. Celelalte aparate deschiseră magaziile de bombe şi lansară încărcătura lor ucigătoare chiar în inima oraşului. Un martor ocular german nu şi-a putut ascunde entuziasmul şi orgoliul:

„Sosesc ca la manevre, calme şi sigure de ele, căutându-şi metodic obiectivele. Curând, centrul Rotterdamului arde în mai multe locuri; în câteva minute iată-l învăluit în nori deşi, negri şi galbeni ca sulful. Bombardierele zboară deasupra oraşului la mică altitudine. Ce măreţ spectacol de forţă!”

Nici un singur obuz antiaerian n-a fost lansat pentru a împiedica înaintarea avioanelor. Un vânt puternic aţâţa infernul incendiilor, care se răspândeau cu o viteză îngrozitoare. Străzile s-au umplut de civili care încercau să fugă luând cu ei câteva lucruşoare.

900 de persoane au fost ucise, mii de persoane au fost rănite şi 78.000 au rămas fără adăpost. Patru spitale au fost distruse şi 21 de biserici au fost prefăcute în ruine. Oraşul capitulă. Peste o oră, generalul Winkalman ordona trupelor din Fortăreaţa Olanda să depună armele, deoarece inamicul ameninţa să repete aceasta operaţie în alte aglomeraţii mari. Campania din Olanda se terminase.

Ulterior, ocupantul german a auzit vorbindu-se de cele două sute de lăzi care zăceau împotmolite în mâlul de pe fundul Noului Canal. Scufundătorii au reuşit să

recupereze o mare cantitate din acest aur; în ciuda protestelor violente făcute de Nederlandse Bank, aurul a fost confiscat. Pentru a da acestei spolieri o aparenţă de legalitate, Germania s-a justificat în faţa Tribunalului capturilor de război de la Hamburg. Aurul a fost topit şi transformat în monezi.

Deoarece olandezii nu destăinuiseră ocupanţilor cantitatea exactă ce se găsea la bordul pilotinei 19, aceştia din urmă nu ştiau până unde să ducă operaţia de salvare. Un mare număr de lingouri rămase pe fundul canalului au fost recuperate de olandezi după război.

La 14 mai ziarul *Times,* într-o scurtă ştire la rubrica „Cronică", anunţa că regina Wilhelmina sosise în ajun la gara de pe Liverpool Street, unde fusese întâmpinată de regele George al VI-lea. La coborârea din tren, fusese salutată de asemenea de fiica sa, prinţesa Iuliana, însoţită de familie. Dar ziarul nu menţiona nimic despre acţiunile curajoase şi îndrăzneţe care au permis să fie salvată aproape totalitatea aurului olandez şi aceasta pentru bunul motiv că informaţia nu s-a comunicat niciodată presei.

Când germanii s-au năpustit asupra Olandei, regina, în vârstă de şaizeci de ani, a hotărât să-şi antreneze poporul într-o rezistenţă îndârjită împotriva invadatorilor. Atunci când linia Grebbe a început să fie străpunsă, ea a repetat cuvintele ilustrului său înaintaş Wilhelm al III-lea, prinţ de Orania, şi a jurat „că va muri cea din urmă, în ultimul retranşament". Cu mare greutate, comandantul suprem, generalul Winkelman, a reuşit s-o convingă că un sacrificiu atât de nobil n-ai servi la mare lucru. Era preferabil ca ea să scape din mâinile naziştilor şi, de la Breskens, în provincia Zeeland, să însufleţească curajul poporului său demoralizat. Când i s-a spus că trebuia să plece, regina a izbucnit în lacrimi; totuşi, ca femeie realistăşi practică, a înţeles puterea argumentului. A rămâne în centrul bătăliei ar fi însemnat în mod sigur capturarea şi moartea dacă ar fi refuzat să coopereze cu naziştii, ceea ce pentru ea era în afară de orice discuţie. Dacă este adevărat că regina mizase totul pe neutralitate,

este tot atât de adevărat că ea manifestase permanent o ostilitate crâncenă faţă de naţional-socialism.

De îndată ce a luat această hotărâre, a telefonat în toiul nopţii regelui George al VI-lea, la palatul Buckingham; apelul său insistent l-a scos din pat pe suveranul britanic, care a avut acest comentariu plin de umor: „Nu se întâmplă des să fii chemat la telefon la o asemenea ora, mai ales de o regină". S-a trimis urgent un mesaj către forţele navale engleze angajate în Olanda, pentru a se pune o navă la dispoziţia reginei.

Pentru o femeie de vârsta ei, a fost un calvar cumplit. Curajul îi era la fel de mare că ţi ura faţă de Hitler; aversiune care nu se atenua deloc la amintirea nefericitei sale căsnicii.

Când regina a sosit la debarcader, la 13 mai ora 12, Ijmuiden era obiectul unor intense atacuri aeriene şi în port erau în curs vaste operaţiuni de demolare. La ordinele sale fusese pus distrugătorul *Hereward*; ea a cerut comandantului să fie condusă la Breskens. Nava a plecat imediat, escortată de distrugătorul *Vesper.* În cursul traseului, le-a sosit însă ştirea că situaţia se degradase atât de repede, încât nu se mai punea problema de a se duce în Zeeland. Cu regret, Wilhelmina şi-a dat seama de adevăr.

Regina a sosit la Harwick tristă şi abătută; a doua zi însă neînfricatul sau curaj a renăscut. Pe undele BBC-ului, ea a lansat un vibrant apel către poporul olandez.

La rândul său, guvernul olandez a părăsit Ţările de Jos lăsând puteri depline generalului Winkelman, care avea ordinul de a continua lupta până când orice rezistenţă ar fi devenit de prisos.

Sir Alexander Cadogan, care-şi ţinea neobosit jurnalul, scria la 14 mai: „Situaţia nu a părut nietedată atât de «ambră –, Par na este pentru «prima dată", îl mai departe? „L-am Văaat pe ÉMfens, ea Haldas, înainte de reanianea cabinetului, fi este pl în tţe cvira [= un vip gtoaav şi care «ţţ pare favorabil c-apitalarii.

Ministra! plaiade? al afacerilor exteriţe, Eelcq van ilMfens, spstşş în Anglia íhbmhr med dastai de neobifnait.

În timp ce roata căile de evadare părea «tăiate, el. a reuşit să urce la bpr-dal «n «i am ««mie e ««ptk şa şi ea încă an ministra –, ba decolare, am ««««! să «a fost mirraliaţ şi rezervor «! de se «zmă a fost atins; ind combastibilal din rezervor a aians la zero, el a trebuit şa facă «n aterizai forţat pe o, plaja mică, situată lângă stăpânea balneară firightonân timp ce pasagerii se apropia «de «sear «? i pî «à la píele, fiaturrod în acelaşi timp «n drapel alb, un poliţist a alergat spre ei ea paşi mari pe nisipul şi pietriş «} plajei, gata d. e discuţii –, bâind Kleffens i-a declinat identitatea, precum şi a celorlalţi călători, poliţistul i-a rondas la gară: şi le-a împr «m «tat bani pentru «bilete pini la bondra.

ba început, olandezii a «crftieaţ cu asprime familia regală *$* pa oamenii poliţiei pentru «fuga lor. iñ Axigliá –, dâf Ulterior au înţeles că ăcâî Stă ddcizié a fost un lucrü bü-n. Exilaţii o ándézi, că şi cei norvegieni „au jucat un rol vital în război şi au adus 0 incalculabilă contribuţie la ¿auza libertăţii.

Fără Ştircă olandezilor –, prinţul Bernhard s-a în Ors efectiv, aşa cum şi-a promis.

„Îndată ce am sosit la palatul Buckingham, am hotărât să mă întorc în Olanda. Ceea ce am făcut; am mers în sudul ţării prin Dunkerque, dar ţara era complet ocupată. Am plecat la Paris cu maşina; situaţia era atunci disperată. Am plecat spre apus, în provincia franceză Bretagne şi m-am ambarcat pe un vaporaş englez, care m-a dus pe coasta de sud a Angliei”.

Abia la 17 septembrie 1944 a pus din nou piciorul în Olanda eliberată, venind cu armata I americană comandată de generalul Simpson.

Aurul evacuat în Anglia a fost păstrat de Sechestrul bunurilor inamice, măsură care era mai curând diplomatică decât juridică. În realitate, olandezii le-au dat englezilor dreptul să-l folosească. Dar faptul de a face să se creadă că Marea Britanie îl sechestrase dădea impresia că guvernul Ţărilor de Jos nu avea altă posibilitate decât să se încline în faţa acestei hotărâri şi se evita pericolul unor

represalii germane. Ulterior, metalul a fost înapoiat guvernului regal olandez, care l-a folosit pentru a alimenta tezaurul de război al Aliaţilor.

Aurul olandez nu a putut fi evacuat în întregime şi germanii au putut să pună mina pe o mare cantitate de aur. A existat teama că ei îl vor topi şi-l vor folosi în America, dar nu există nicio dovadă că s-ar fi produs acest lucru.

Olanda avusese prima revelaţie despre invazie atunci când paraşutiştii au început să coboare din cer. Faptul că o parte din aurul salvat a revenit în această ţară ascuns în centurile unei echipe curajoase de „olandezi zburători" a fost parcă un act de justiţie imanentă. Acest grup de agenţi secreţi a fost paraşutat noaptea pentru a se alătura combatanţilor care duceau războiul secret şi pentru a-i finanţa. La acea epocă aurul fiind un mijloc de plată mai căutat decât orice hârtie-monedă, numeroase monezi de aur evacuate odinioară din subsolurile de la Amsterdam au fost utilizate pentru finanţarea unor acţiuni care au menţinut vie făclia rezistenţei şi au contribuit la eliberarea ulterioară a Olandei.

ÎNDRĂZNEAŢĂ LOVITURĂ DE POCHER A LUI CHURCHILL

Luni 13 mai, în ziua în care regina Wilhelmina sosea la Londra, Winston Sper cer Churchill intra cu un aer hotărât în Camera Comunelor şi se aşeza pe scaunul rezervat primului ministru. Purta un pantalon reiat, o jachetă neagră de ceremonie şi o jiletcă asortată, cu un lanţ de ceas gros, petrecut peste jiletcă, ceea ce îi sublinia corpolenţa. În mâna dreaptă ţinea un vraf de hârtii, notiţele pentru primul său discurs ca lider al naţiunii. Cu fălcile sale puternice, cu expresia severă şi hotărâtă, el părea într-adevăr personificarea legendarului buldog englez.

Atmosfera era încordată, căci deputaţii erau chemaţi să voteze încrederea în noul guvern şi acest vot nu mergea de la sine. Atunci când, la rândul său, şi-a făcut apariţia

fostul prim-ministru Chamberiam, el a fost primit cu ovaţii, în timp ce aplauzele pentru Churchill fuseseră mult mai puţin entuziaste, cea mai mare parte venind de pe băncile laburiştilor. Cu toate că Churchill fusese învingător în bătălia pentru postul de prim-ministru, cu toate că guvernul sau de coaliţie reprezenta mai bine voinţa poporului, nucleul dur al pacifiştilor rămăsese influent. Chamberiam era Lord preşedinte al Consiliului; Halifax era în continuare secretar! a afaceri e externe şi Kingsley Wood ministru de finanţe. Ei aveau numeroşi susţinători şi manifestau o mare amărăciune în urma fefe ZHÂI» Î§>13 i gl lakiffif Ştef 4 e – pe Chmfe & MA.

— Towe *§rm* fi *m4» mm mmm* şi iie îs feţfegfrpe Bod» *idă §m4 umă*

3 fizfegfoatfi.

omfei *mm a ăsdnM (k m» în m §ptme Chum Mi, V» SSM d mm în dăm* fi pşif «4 iii îi îţi ye i «la (Ş» de ei – Mâfi Îl & M & firii 4* prfitfei – M *mim a pim, în mbăm optimist t minimţ* se *pot şfeţim* we! –$$ promisiuni goale, dar autosatisfacţia duce la pierderea războaielor; nimeni nu ştia acest lucru mai bine decât Churchill. El se ridică, dădu la o parte notiţele şi spuse: „Doresc să fac cunoscut Camerei, aşa cum am spus şi celor care au intrat în guvern, că nu pot să le ofer nimic altceva decât sânge, suferinţe, sudoare şi lacrimi".

În lunga istorie agitată a naţiunii, niciun prim-ministru nu propusese un regim atât de dur; era însă infinit preferabil slăbiciunii predecesorului. Cel puţin Camera şi apoi ţara întreagă vor şti că noul căpitan de navă ţinea ferm cârma şi nu va permite să fie deturnat din drum nici de cea mai slabă briză sau de cea mai mică viitoare. El nu făcea apel la unitatea partidului; toată lumea se afla pe aceeaşi navă.

Plimbându-şi privirea asupra Camerei, Churchill spuse:

„Vă întrebaţi care este politica noastră. Am să v-o spun. Să facem războiul pe mare, pe uscat şi în aer, cu toată puterea noastră şi cu toată forţa pe care ne-o va

hărăzi Dumnezeu. Să declarăm război unei tiranii monstruoase, nicicând depăşită în trista şi lamentabila listă a crimelor împotriva umanităţii. Vă întrebaţi care este obiectivul nostru. Vă voi răspunde printr-un singur cuvânt: „Victoria Victoria cu orice preţ”.

A trecut un timp până când conservatorii i-au acordat întreaga încredere; totuşi, când s-a trecut la vot, el nu a avut niciun vot contra. Galvanizată de apelul lui Churchill, Camera se ridică în picioare, hotărâtă să oprească mersul înainte al lui Hitler. Nimeni nu se îndoia de faptul că în Franţa se va desfăşura o bătălie grea şi sângeroasă, dar nimeni nu se temea de finalul ei. Corpul expediţionar britanic se afla alături de armata franceza, reputată ca fiind cea mai frumoasă maşină de luptă din lume; şi apoi, mai exista faimoasa, inexpugnabila linie Maginot. Dar vai! armata franceză, prost antrenată, prost echipată, era lipsită de un comandament eficace şi germanii aveau să încercuiască pur şi simplu linia Maginot.

Această realitate a apărut la 15 mai, ora 7, 30. Churchill a fost scos din pat de un apel telefonic din partea lui Paul Reynaud. Înspăimântat şi fără să-i vină a crede, ei auzi un Reynaud îngrozit care-i spunea: „Am suferit o înfrângere; am pierdut bătălia!”

Churchill nu putea admite o derută atât de rapidă. Zbură imediat la Paris pentru a ridica moralul francezilor. Când ajunse însă la Quai d’Orsay, înţelese că se apropia catastrofa; în grădină, funcţionarii ardeau vrafuri întregi de documente secrete. În aceeaşi zi, Olanda capitulă. Părea că bătălia Franţei avea să se termine chiar înainte de a începe.

Pesimismul lui Reynaud era prematur, dar lesne de înţeles. Dacă totul nu era încă pierdut, dacă francezii şi englezii aveau să se mai bată câteva zile cu înverşunare şi curaj, cele două armate nu puteau face însă nimic în faţa mobilităţii şi a vitezei blindatelor naziste. Blitzkrieg-ul reprezenta o nouă concepţie despre război, la care Aliaţii nu aveau ripostă. În comparaţie cu şefii militari germani, şefii militari britanici păreau nişte amatori.

În dimineaţa în care primise telefonul primului ministru francez, Churchill trimise preşedintelui Roosevelt primul mesaj personal după preluarea funcţiilor sale de prim-ministru. Bătălia era încă în toi şi Churchill împărtăşea preşedintelui teama că, în curând, rezistenţa franceza se va prăbuşi.

„Ne aşteptăm la un atac aerian asupra Angliei, prin trupe paraşutate şi aeropurtate şi ne pregătim pentru aceasta. Dacă va trebui, vom continua lupta singuri; nu ne sperie. Dar cred că înţelegeţi, domnule preşedinte, că glasul şi puterea Statelor Unite pot rămâne fără efect dacă se vor manifesta cu prea mare întârziere. Cu o rapiditate uimitoare ne putem găsi în faţa unei Europe complet subjugate şi nazificate, a cărei povară poate fi prea grea pentru noi. Tot ce vă cer acum este se a proclama nonbeligeranţa; ceea ce ar însemna să ne ajutaţi în toate, în afară de angajarea efectivă a forţelor dumneavoastră armate".

Erau cuvinte grave, pe care nu le-ar fi pronunţat în faţa poporului său, dar el era de pe acum extrem de conştient că victoria finală depindea de un sprijin şi ajutor fără restricţii din partea Statelor Unite. El cerea cu împrumut 50 de distrugătoare vechi pentru a participa la bătălia Atlanticului, precum şi avioane, tunuri antiaeriene şi materii prime. Totul rămânând să fie plătit cu aurul expediat peste Atlantic, sub regimul de *cashand-carry.*

Cu această ocazia, primul ministru pomeneşte pentru prima dată de acel duşman secret care ar putea antrena prăbuşirea Marii Britanii, penuria de dolari. „Vom plăti în dolari atâta vreme cât vom putea; dar aş vrea să fiu absolut sigur că, atunci când nu vom mai putea, ne veţi da totuşi materialul".

Roosevelt era cel mai solid prieten al Angliei, dar era blocat de un foarte puternic *lobby* izolaţionist care nu voia să se amestece în problemele Europei. Unii nu ridicau prea multe obiecţii la vânzarea materialului de război, dar ar fi refuzat cu siguran*ţă să dăruiască* cel mai mic lucru.

Scurta referire a lui Churchill la lipsa de dolari nu

reflecta în adevăratele dimensiuni acuitatea problemei. Despre penurie se vorbea încă înainte de război; în aceste momente însă, rezervele se epuizau cu o rapiditate alarmantă.

Pe măsură ce ştirile din Franţa erau mai sumbre, unii americani considerau că discuţia despre ajutorul ce ar fi trebuit acordat Angliei devenea fără obiect. Marea Britanie era condamnată, nu era decât o problemă de timp înainte de arborarea drapelului alb al capitulării. La 17 mai, ambasada americană din Londra recomandă celor patru sute de cetăţeni americani să se înapoieze la casele lor de îndată ce va fi posibil, via Irlanda, ţară neutră, iar celor ce nu puteau să plece, să se mute din zonele periculoase spre regiuni mai puţin susceptibile de a fi atacate.

Când Churchill se înapoie de la Paris, Sir Alexander Cadogan rămase consternat aflând că situaţia era mai rea decât se putea imagina. El nota în jurnalul său: „Este evident că Franţa se datină, totul merge foarte prost”. El mai nota că ambasadorul Kennedy telefonase lui Churchill pentru a-i transmite răspunsul lui Roosevelt la apelul său.

Trupele germane se infiltraseră între armatele engleze şi franceze şi se pregăteau să pună mâna pe porturile de la Marea Manecii. Cadogan, încercând să se scuture de toate gândurile negre, făcu o plimbare în Kew Gardens. După care notă cu tristeţe în jurnalul său: „Avem o primăvară încântătoare; întreaga lume parcă ar fi un paradis –, dar s-a dezlănţuit infernul!”. Corpul expediţionar englez era „ameninţat cu distrugerea” şi Sir Samuel Hoare „era mort de frică”.

Winston Churchill, de care depindea viitorul ţării, îi domina pe toţi ceilalţi şi cu capul, şi cu umerii. Pentru public, primul ministru rămânea exemplul curajului neclintit şi al optimismului; dar în forul său interior, acesta începea să aibă serioase îndoieli asupra rezultatului bătăliei ce se dădea de cealaltă parte a Mării Mânecii. Moralul Franţei era cât se poate de scăzut, şi conducătorii ei se gândeau deja la capitulare. La 20 mai, Churchill îi adresă lui Roosevelt un nou mesaj secret, asigurându-l că

Marea Britanie va lupta până la capăt, cu condiţia de a obţine ajutorul solicitat. Dar nu excludea nici posibilitatea unei înfrângeri.

„Actuala echipă guvernamentală va trebui, probabil, să se retragă dacă lucrurile merg prost, dar nu vom consimţi niciodată să capitulăm. Dacă guvernul meu cade şi un alt guvern începe convorbiri de pace, trebuie să vă fie olar că singurul element de tocmeală cu Germania ar deveni flota şi că, dacă Statele Unite ar abandona aceasta tară în voia sorţii, nimeni nu va avea dreptul să-i blameze pe cei răspunzători de soarta ei când vor încerca să obţină cele mai bune condiţii pentru locuitorii ce vor supravieţui. Iertaţi-mă, domnule preşedinte, dacă vă prezint acest coşmar cu toată brutalitatea. Este evident că nu pot răspunde pentru succesorii mei care, în disperarea lor, ar putea fi obligaţi să se încline în faţa voinţei Germaniei. Din fericire, pentru moment nu este necesar să aprofundăm asemenea idei”.

În aceste consideraţii pesimiste era un şantaj destul de evident, căci Churenill ştia mai bine decât oricine importanţa pe care marina engleză – puternica Royal Navy –, o avea pentru Statele Unite. Dacă ar fi căzut în mâinile duşmanului, ar fi devenit o ameninţare serioasă pentru securitatea Americii. În orice caz, GhurchiU nu exagera gravitatea situaţiei; în ce priveşte Franţa, se pierduse orice speranţă, şi Marea Britanie elabora planuri secrete, în eventualitatea previzibilă a prăbuşirii aliatei sale. În discuţiile ce aveau loc în cabinetul de război pe această problemă se vorbea de „o anumită eventualitate”. S-ar fi zis că era un lucru prea îngrozitor pentru a fi luat în consideraţie, ca şi cum făptuil de a denumi cancerul „o anumită boală” ar putea întârzia deznodământul fatal.

Publicul englez nu avea nici cea mai mică bănuială despre ceea ce se urzea în culise, şi nimic din măsurile prevăzute nu ajungea la americani. De altfel, în acea epocă a avut loc o întrerupere deliberată a corespondenţei personale dintre Churchill şi preşedinte, din cauza prezenţei unui spion la Ambasada Statelor Unite din

Londra. Un funcţionar de la cifru, Tyler Kent, transmisese documente ultrasecrete unui grup de simpatizanţi nazişti din Londra. Importanţa acestei trădări era catastrofală; Germania se afla în po* sesia celor mai secrete schimburi de corespondenţă dintre cele două ţări, inclusiv corespondenţa extrem de confidenţială dintre primul ministru şi Roosevelt. Kent a fost arestat în urma unei descinderi poliţieneşti în apartamentul său şi i s-a ridicat imunitatea diplomatică. Americanii l-au lăsat pe Kent în mâinile justiţiei engleze, pe bună dreptate, căci în timp de război procesele de spionaj se desfăşurau cu uşile închise şi ele nu apăreau în presă. Era o măsură inteligentă; afacerea Kent l-ar fi stânjenk pe Roosevelt care declara că publicul american avea dreptul să afle totul privind angajamentele pe care le lua faţă de englezi şi de francezi. Funcţionarul de la cifru a fost condamnat la şapte ani închisoare; soţia şi complicele său, Anna Wolkofif, a fost condamnată la zece ani.

Afacerea Kent nu a avut doar inconveniente. Subsecretarul de stat american Summer Welles sugeră lordului Lothian, ambasador britanic la Washington, ca, pentru mai multă securitate, corespondenţa Churchill-Roosevelt să treacă prin Ambasada engleză. Ceea ce s-a şi făcut; mai târziu, însă, Churchill a revenit la vechea metodă, pentru a nu indispune pe ambasadorul Kennedy. Acesta, continuând să vorbească despre un „defetism abject”, declarase ziariştilor americani că era ocolit şi că se pregătea să facă scandal dacă mai era tratat cu răceală. Churchill dorea fără îndoială ca inamicul să ignore că se apropia momentul în care Marea Britanie va fi lipsită de dolarii atât de necesari pentru achiziţionarea materiilor prime şi a materialului de război vitale. Dar, pe măsură ce din Franţa veneau ştiri tot mai rele, problema finanţării se prezenta într-un mod cu totul diferit. Nu se mai punea problema de a transfera aur pentru cumpărăturile în regim de *cash-and-carry,* ci, de fapt, de a evacua totalitatea avuţiei naţionale, pentru ca ea să nu cadă în mâinile duşmanului.

Îndrăzneaţă acţiune a fost încredinţată unui mic grup de experţi ai Tezaurului şi unor funcţionari de la Banca Angliei; ei au fost însărcinaţi să elaboreze planurile pentru evacuarea întregului scoc de aur. Era o acţiune atât de delicată, încât totul s-a făcut prin comunicări orale, şi informaţii de cea mai mare importanţă au fost notate pe simple fragmente de hârtie. Nu s-a dat niciun comunicat oficial şi operaţia n-a primit niciun nume de cod. Cu cât mai puţine persoane vor fi la curent, cu atât va fi mai bine – Un singur cuvânt scăpat din nebăgare de seamă putea să dezvăluie Germaniei operaţia şi atunci toate submarinele, navele de suprafaţă şi avioanele cu mare rază de acţiune disponibile ar fi fost concentrate pentru a bara drumul navelor încărcate cu aur.

Grupul de lucru responsabil cu dispoziţiile concrete era condus de Sir R.N.V. Hopkins, al doilea secretar al Tezaurului. Discuţiile aveau loc în spatele uşilor capitonate ale sălii de consiliu a Băncii Angliei. Nu a existat nici stenograf, nici proces-verbal de şedinţă.

La 21 mai, Hopkins adresă lui Churchill şi ministrului de finanţe un memorandum ultrasecret, indicând compoziţia rezervelor de aur ale ţării.

„Avem 80.000.000 de lire aur la Ottawa, 25 în Africa de Sud, 6 în India, 40 în tranzit. Dispunem de 280.000.000 la Londra şi mi se spune că Banca deţine 200.000.000 aparţinând unor clienţi ca Belgia, Olanda şi alte bănci naţionale.

Socotind 300.000 de lire tona, aceste 480.000.000 de lire aur reprezintă aproximativ 1 600 de tone. Cel mai bun loc pentru stocare în afara Londrei este Southampton; dar împrejurările actuale par a contraindica acest oraş şi studiem împreună cu banca posibilitatea de a transfera aurul lângă porturile din Vest”.

Amintind ceea ce se făcuse anterior, Hopkins sublinia că Amiralitatea evacuase o cantitate de aur într-o cadenţă de 30.000.000 de lire pe lună, dar că, în caz de urgenţă, această cifră putea fi multiplicată cu 3 sau 4.

În aceeaşi zi în care Hopkins îşi încheia primul

inventar, avea loc o reuniune a cabinetului d:

războiul pentru a examina situaţia din Franţa. La ieşirea din şedinţă, Cadogan nota în jurnalul său: „Comandamentul francez se află într-o totală confuzie şi neputinţă”. Şi încheia cu o tristă concluzie: „Numai un miracol ne poate salva, altfel ne-am ars!” Erau cuvinte profetice; minunea s-a produs cu adevărat. Dar pentru miniştrii de tristă figură din sala de consiliu salvarea viitoare era în acel moment doar un vis.

A doua zi dimineaţă Churchill zbură din nou în Franţa, pentru a încerca să-i convingă pe francezii demoralizaţi să continue lupta. A revenit în aceeaşi seară, obosit, dar destul de optimist de rezultatul pasionatei sale pledoarii pe lângă Reynaud şi generalul Weygand.

Totuşi hotărârea sa de a pune aurul în afara oricărui pericol de a cădea în mâinile duşmanului rămăsese nestrămutată. În jurnalul lui Cadogan se poate citi că, în acel moment, cabinetul de război adoptă una din cele mai importante hotărâri din toată istoria conflictului. „Cabinetul a examinat în dimineaţa aceasta un proiect de lege care dă guvernului depline puteri asupra bunurilor şi persoanelor. Ar fi trebuit făcut acelaşi lucru cu douăsprezece luni mai devreme”. Legea s-a votat de urgenţă şi fără dezbateri. *Daily Telegraph* a calificat-o drept „cea mai radicală măsură constituţională prezentată vreodată în Camera Comunelor”. Totuşi publicul britanic a acceptat-o fără proteste; poate că nu înţelegea importanţa sau semnificaţia acestei măsuri.

Fără îndoială că Churchill, ataşat conceptului de libertate individuală, nu făcuse un asemenea lucru cu inimă uşoară. Dar, aşa cum declara în cabinetul de război:

„Până acum gândeam că invadarea acestei ţări pe calea mării era o acţiune pe care germanii nu ar fi putut s-o întreprindă încă multă vreme… Astăzi consider că evenimentele din ultimele zile şi ceea ce se poate produce în următoarele trebuie să ne determine să ne schimbăm punctul de vedere”.

Această gravă prezicere se sprijinea pe un raport al

serviciilor secrete care anunţa că inamicul construia în Olanda şi în porturile Mânecii o enormă flotă de ambarcaţiuni de debarcare – şalande cu fundul plat – şi că Hitler era gata să-şi sacrifice 90% din forţele de invazie, dacă, cu cele 10% rămase în viaţă, ar fi putut ocupa un cap de pod. Churchill declara colegilor săi: „Nu vom putea merge hotărât înainte dacă nu preluăm imediat întreaga putere de care trebuie să dispună guvernul în caz de criză gravă… Sunt ferm convins că o asemenea situaţie critică există deja”.

Cabinetul a fost de acord şi legea a fost votată fără întârziere. Din clipa aceea, militarii puteau acţiona fără aprobarea altor autorităţi; guvernul putea să dispună în voie de bunurile naţionale, precum şi de valorile străine deţinute de particulari.

În plus, trebuiau elaborate planuri de rezistenţă la o scară cum n-a mai existat vreodată într-o ţară asediată. S-au prevăzut uriaşe demolări, încredinţate unor formaţiuni mobile; s-au luat măsuri pentru evacuarea copiilor, a femeilor gravide şi a bătrânilor de pe coastele de Sud şi Sud-Est.

Între timp, conferinţele secrete de la Banca Angliei au atins un stadiu crucial. Basil Cattems, guvernatorul adjunct, a făcut o dare de seamă asupra progreselor realizate, într-un memorandum adresat lui Sir Frederick Phillips, directorul adjunct al Tezaurului. Sarcina principală a lui

Cattems era de a pregăti situaţia din punct de vedere bancar, şi nicicând nu s-ar fi putut face o alegere mai bună pentru un proiect ce solicita secretul absolut. Fiind întrebat într-o zi despre profesia sa, el a răspuns: „Aparţin unui serviciu renumit a fi mai tăcut decât înseşi serviciile secrete”, în scrisoarea sa din 25 mai adresată lui Sir Frederick, el arăta că în urma convorbirilor cu Gilmour, de la Amiralitate, se considera că acum devenise posibilă evacuarea în Canada a 300.000.000 de lire de aur pentru sfârşitul lui iunie, şi că această cifră s-ar mai putea mări cu încă 50.000.000.

Dar aurul nu mai era principala sa preocupare. Evenimentele tragice din Franţa au obligat cabinetul să ceară grupului de lucru să-şi lărgească considerabil câmpul de activitate. Problema ce se punea acum nu era pur şi simplu de a trimite aurul în străinătate; era vorba de a salva valorile negociabile, în comparaţie cu care aurul părea o bagatelă.

În cursul dimineţii, cabinetul de război se întruni într-o atmosferă de doliu; fusese prezentată lista catastrofelor; portul Boulogne căzuse, portul Calais era asediat, Dunkerque rămânea singura ieşire de salvare pentru corpul expediţionar britanic încercuit. Se luă hotărârea ca operaţia Dynamo, numele de cod pentru evacuarea armatei engleze, să înceapă de a doua zi, deoarece trupele erau într-o situaţie aproape disperată. Ele nu mai dispuneau decât de puţine provizii şi, practic, nu mai aveau muniţii.

Amploarea dezastrului l-a determinat pe Cattems şi colegii lui să-şi modifice programul. Ei trebuiau acum să examineze mijloacele pentru ca „titlurile şi alte acţiuni negociabile în străinătate să nu cadă în mâinile germanilor în cazul în care aceştia ar fi pus piciorul în ţară”.

Caltems îi scrise lui Sir Frederick:

„În două cuvinte, propunem ca Tezaurul să recupereze toate titlurile respective… Ele vor fi colectate prin agenţiile londoneze ale băncilor şi, după ce vom cădea de acord, vor fi expediate în Canada pe un vas închiriat special în acest scop”.

Valorile, continua scrisoarea, vor fi deţinute în Canada în numele guvernului maiestăţii sale; va fi necesar să se trimită în Canada funcţionari de la Banca Angliei pentru a organiza pe loc cele necesare. El considera că pentru colectarea şi ambalarea titlurilor ar fi fost nevoie de aproximativ două săptămâni.

Cuvintele prudente, alese cu grijă, acopereau ca un văl una din cele mai radicale hotărâri din timpul războiului. Ceea ce se propunea era ca guvernul să pună mâna pe bunurile cetăţenilor, fără consimţământul lor, şi

să le trimită de cealaltă parte a oceanului fără ştirea lor. Dacă germanii ar fi invadat Marea Britanie, aurul şi valorile ar fi permis acesteia să continue războiul în Canada.

Păstrarea unui secret total era absolut esenţială. Pe lângă pericolele care ar fi rezultat dacă inamicul ar fi descoperit ceea ce se punea la cale, exista pericolul ca moralul populaţiei să se prăbuşească dacă omul de pe stradă ar fi aflat despre aceste măsuri. Deşi poporul englez nu avusese în război decât eşecuri, şi chiar în momentul acela trebuia să se aştepte la posibila anihilare a elitei armatei sale, ardoarea sa rămăsese incredibil de mare. Astfel încât cea mai mică urmă de măsuri alarmante ar fi provocat un rău considerabil. Cum ar fi reacţionat oare cetăţeanul de rând, înflăcărat de splendida elocvenţă a lui Churchill, dacă ar fi ştiut că există îndoieli despre capacitatea de supravieţuire a Angliei? Fără îndoială, următorul paragraf din mesajul secret al lui Cattems l-ar fi deprimat în asemenea măsură, încât ar fi fost gata să abandoneze partida.

„Dacă considerăm esenţial ca inamicul să nu pună mâna pe importantele noastre rezerve de bilete de bancă, concluzia este limpede. Trebuie să procedăm fără întârziere la evacuarea stocului nostru special. După cum se arată în memorandum, acesta se ridică la 300.000.000 de lire şi constă în bilete care au fost puse deja în circulaţie şi pe care le păstrăm ca rezervă în cazul în care cele două imprimerii ale noastre ar fi distruse de bombardamente. Propunem ca aceste bilete să fie depuse la bordul unei nave sub pază militară, care ar rămâne în doc uscat sau ar fi ancorată pe fluviul Mersey, astfel încât, în caz de necesitate, să poată fi scoasă în larg şi scufundată”.

Pentru aur, problema era mai greu de rezolvat. Marea Britanie se afla într-un asemenea pericol, încât fiecare vapor trebuia să plece încărcat peste limitele admise. Lucrul esenţial era acum rapiditatea; prudenţa nu mai era la ordinea zilei.

Discuţiile au fost lungi şi penibile; în cele din armă s-a alcătuit un proiect. La 30 mai cuirasatul *Revenge* va ambarca 40.000.000 de lire de aur; el va trebui să escorteze două pacheboturi rapide, *Antonia* şi *Duchess of Liverpool,* fiecare cu câte 10.000.000 la bord. Se considera că în trei călătorii succesive ar putea fi evacuate 200.000.000 de lire. Portavionul *Furious,* care trebuia să meargă în Canada pentru a aduce avioane, ar putea încărca 20.000.000, iar alte nave de război şi comerciale ar putea lua cantităţi mai mici.

Atunci cinci s-a studiat cazul valorilor negociabile, s-a convenit că prima măsură ce trebuia luată era o hotărâre ministerială prin care Tezaurul avea puterea să oblige pe purtători să-şi depună titlurile acolo unde li se va spune. Existau 200.000 de titluri americane negociabile. Şi alte ţări posedau în bancă valori negociabile: Argentina, Belgia, Canada, Franţa, Olanda, Indiile Olandeze, Norvegia, Suedia şi Elveţia. Valorile deţinute pentru ţările ocupate nu erau considerabile şi, în consecinţă, nu cereau o atenţie imediată.

În Franţa evenimentele se precipitau în mod alarmant şi, în timp ce experţii jonglau cu cifrele, armata britanică se afla încercuită pe plajele de la Dunkerque.

În ziua în care s-a trecut la executarea operaţiei Dynamo, la Westminster Abbey, la doi paşi de parlament, s-a ţinut un serviciu religios. Churchill a luat loc în faţa altarului, cu o figură combativă şi hotărâtă, dar această aparenţă masca, de fapt, ceea ce el simţea cu adevărat. După cum povestea mai târziu: „Englezilor nu le place să-şi manifeste sentimentele; dar din scaunul meu puteam să-mi dau seama de emoţia reţinută a celor prezenţi şi totodată simţeam frica lor, nu de moarte, sau de răni, sau de pierderi materiale, ci frica faţă de înfrângerea şi ruina definitivă a Marii Britanii”.

Ministrul de finanţe, Sir Kingsley Wood, primi în cursul zilei un raport secret despre deliberările ce aveau loc la Banca Angliei. Raportul indica cu mai multă precizie valoarea aurului existent în ţară.

Aurul care ne aparţine… 2S0.000.000 lire

Deţinut de banca Angliei pentru clienţi 270.000.000

clienţi străini. Franţa… Belgia… Norvegia… Ţările de Jos Oficiul pentru India Cehoslovacia.

Elveţia

Argentina…

Raportul adăuga: „Tot aurul Băncii Angliei va fi pus în lăzi; acţiunea aceasta se va termina într-o săptămână”.

Krau puse la punct şi amănuntele în legătură cu transportul, dar mai rămânea un semn de întrebare: „Încărcând 50.000.000 de lire pe un singur cuirasat, ne asumăm riscuri mari pe care, în timp normal, nu ne-am gândi nicio clipă să le luăm. Ne vom asuma aceste riscuri?”

Ministrul răspunse afirmativ, indicând însă că trebuia menţinută o discreţie totală faţă de ţările străine în cauză.

Peste două zile, la primele ore ale dimineţii de 28 mai, avea loc capitularea Belgiei. Churchill redactă o dispoziţie strict confidenţială destinată să pareze efectul acestei ştiri proaste:

„În aceste zile negre, primul ministru doreşte ca toţi colegii săi din guvern, precum şi înalţii funcţionari să menţină în anturajul lor un moral ridicat. Fără a minimaliza gravitatea evenimentelor, dar manifestând încredere în capacitatea şi hotărârea noastră inflexibilă de a continua războiul până ce va fi zdrobită voinţa duşmanului de a domina întreaga Europă”.

O asemenea injoncţiune era aspră, dar necesară; cea mai uşoară insinuare despre faptul că Anglia

s-ar îndoi câtuşi de puţin de posibilitatea de a supravieţui ar fi avut un efect catastrofal asupra opiniei mondiale. Bineînţeles, ambasadorul american Kennedy juca din nou rolul de proroc al nenorocirilor. El scria preşedintelui Roosevelt. „Numai un miracol poate salva corpul expediţionar”. El prevedea că germanii vor face curând propuneri de pace Franţei şi Marii Britanii,

„evident impunând condiţiile lor, dar condiţii ce vor fi cu mult mai uşoare decât dacă s-ar continua ostilităţile”.

Capitularea britanică era ultimul lucru pe care-l voia preşedintele, căci el nu a renunţat niciun moment la convingerea fermă că destinul Americii era legat de al Angliei. Kennedy anunţa lugubru că, dacă Churchill şi Attlee voiau să lupte, alţii nu doreau, „cei care înţelegeau că nimicirea oamenilor şi a bunurilor Angliei nu reprezintă compensaţia adecvată unei pierderi a prestigiului”. Ambasadorul american avea numeroase contacte cu oameni politici de rang mare şi cu oameni influenţi, şi nu era un secret pentru nimeni că unii din aceştia erau favorabili negocierilor cu Hitler.

Pe de altă parte, mâna de oameni care ducea războiul secret al aurului şi al valorilor rezolvase problema celor 300.000.000 de lire în bilete de bancă de rezervă. La un moment dat se punea problema de a le da foc: dar ideea fusese abandonată din cauza dificultăţilor materiale de a distruge o asemenea masă de hârtie.

În loc de aceasta, s-a prevăzut ca o adevărată flotă de camioane să colecteze bancnotele şi să le depună la bordul unei nave special închiriate şi ancorate la Scapa Flow. Era o acţiune de dimensiuni uriaşe, căci o considerabilă parte din aceşti bani era împrăştiată în toată ţara.

Alegerea depozitului fusese o problemă majoră, dar în cele din urmă experţii s-au fixat la golful Scapa Flow, fiind locul cel mai potrivit. Era un loc îndepărtat, un golf foarte adânc, legat de Glasgow printr-o linie de cale ferată. Camioanele trebuiau să adune bancnotele din „depozitele speciale de numerar”; ele trebuiau transportate la cea mai apropiată gară şi apoi expediate spre golful scoţian. Acolo, la unul din cheurile mai izolate, era ancorată nava *Cressado* de 1 200 de tone, care părea adecvată rolului de bancă plutitoare; costul chiriei nu era prea ridicat – 1.000 – 1.500 de lire pe lună – şi nava putea fi uşor camuflată în navă-depozit de armament. Biletele de bancă aveau să fie camuflate în lăzi de muniţii, unele din ele conţinând cu adevărat muniţii, iar în vârful catargului avea să fluture

permanent pavilionul roşu, indicând „materii periculoase”, pentru a evita apropierea altor bastimente. Un echipai puţin numeros, de marinari înarmaţi, trebuia să asigure paza. Dacă ar fi avut loc o debarcare germană, nava ar fi ieşit în larg şi s-ar fi sabordat.

Operaţia Dynamo era în plină desfăşurare. Ea a debutat printr-un mesaj trimis de distrugătorul *Wolfhound,* supus fără întrerupere unor bombardamente în picaj, amiralului Sir Bertram Ramsay, comandantul-şef din portul englez Dover, care avea întreaga conducere a operaţiei: „Trimiteţi toate navele disponibile pe plajă la Est de Dunkerque”.

Fără cea mai mică ezitare, Ramsay trimise tot ce putea găsi: distrugătoare, şlepuri, transbordoare, salutiere, iahturi, vase de agrement; practic, tot ceea ce măsura peste 10 metri în lungime şi dispunea de un mijloc oarecare de propulsie. Operaţia nu a însemnat numai un miracol în ce priveşte evacuarea, ci şi un miracol în improvizare. În acest timp, la 31 mai, Churchill zbură din nou spre Franţa, pentru o şedinţă a Consiliului Suprem de război, cu speranţa, destul de precară, că francezii ar mai avea moralul necesar pentru a continua lupta. În termeni limpezi, el afirmă că, dacă era nevoie, Marea Britanie va continua singură, iar în forul său interior începea să gândească că ţara sa s-ar simţi mai bine rămânând singură. Primul ministru îşi dădea seama că, în ciuda unei mari părţi din opinia franceză dornică să lupte, influenţa dominantă era exercitată de bătrânul mareşal Pétain, care se gândea la capitulare.

În acea zi, la ceasurile amiezii, de pe plajele şi din portul Dunkerque fuseseră evacuaţi 194 620 de soldaţi, în timp ce pronosticurile cele mai optimiste prevedeau doar 45.000, crezându-se că ceilalţi vor trebui lăsaţi în voia sorţii. La 4 iunie, „miracolul” de la Dunkerque era aproape încheiat; împotriva tuturor aşteptărilor, marina britanică reuşise să salveze grosul armatei engleze şi un mare număr de soldaţi francezi. În total au fost evacuaţi 338 226 de oameni din Dunkerque şi porturile vecine, supuse unor

neîntrerupte atacuri aeriene. Un imens văl de fum se întindea deasupra regiunii, iar pe plajă valurile mării acopereau cadavrele celor care nu apucaseră să plece. Oraşele de pe coastele de sud ale Angliei erau invadate de oameni epuizaţi de lupte. La Headcorn, în comitatul Kent, locuitorii au furnizat hrană pentru 145.000 de soldaţi.

Churchill, prim-ministru doar de douăzeci şi trei de zile, nu-şi făcea nicio iluzie asupra imensităţii eşecului. El ştia că Marea Britanie nu putea obţine victoria dacă Statele Unite nu-i vor acorda sprijinul, sub formă de material de război. Avea cel puţin consolarea că planurile de urgenţă, elaborate în vederea asigurării plăţii acestuia, erau în curs de execuţie. Era necesar însă să se accelereze.

La 4 iunie, nervos şi vădit neliniştit, el se adresă Camerei Comunelor. Nu încercă. să minimalizeze imensitatea dezastrului. „Trebuie să evităm de a atribui acestei evacuări laurii unei victorii. Războaiele nu se câştigă cu dări înapoi”. El continuă cu faimosul discurs „nu vom capitula niciodată”. Dar, înainte de a ajunge la acest pasaj memorabil, îşi concentră atenţia asupra criticilor aduse aviaţiei (Royal Air Force) de către militarii evacuaţi din Franţa. „În această operaţie a existat o victorie pe care trebuie să o recunoaştem. Ea a fost câştigată de armata aerului. Mulţi dintre soldaţii ce se întorc n-au văzut avioanele noastre în acţiune; n-au văzut decât bombardierele inamice ce au reuşit să străpungă barajul lor. De aceea ei subestimează ce au făcut aviatorii noştri”, într-adevăr, tinerii piloţi se comportaseră vitejeşte şi, fără curajul lor, dezastrul ar fi fost cu mult mai mare.

Discursul lui Churchill a avut un asemenea răsunet, încât ulterior mulţi cetăţeni erau convinşi că-l auziseră pe primul ministru pronunţându-l personal la radio. În realitate el fusese citit mai târziu, în cursul zilei, de către un spicher de la BBC.

Totuşi, pe unii, cuvintele lui Churchill i-au lăsat sceptici. William Bullitt, ambasadorul Statelor Unite în Franţa, nu era prea convins că vor fi urmate de efect.

Opinia sa personală era că Anglia avea intenţia să utilizeze aviaţia şi marina britanică drept elemente de tocmeală în tratativele de pace cu Germania. Scepticismul lui Bullitt era de înţeles; acesta nu era nicidecum antienglez, dar era un diplomat de carieră realist, şi, pentru el, îndărătul frazelor pompoase se ascundeau realităţi foarte aspre, din cauza cărora unele puncte din discurs sunau prea puţin verosimil. Intenţia şi hotărârea de a lupta pe plajă şi pe străzi erau neîndoielnice, dar cu ce armament vor lupta englezii?

Cea mai mare parte din corpul expediţionar fusese evacuată într-adevăr printr-un miracol, dar Anglia fusese obligată să abandoneze grosul echipamentului, adică:

7.000 de tone de muniţii, 90.000 de puşti, 2 300 de tunuri, 120.000 de vehicule, 8.000 de mitraliere Bren şi 400 de aruncătoare antitanc.

Ar trebui să treacă luni şi luni de zile pentru ca uzinele de armament să înlocuiască materialul pierdut. Nici fabricile engleze, nici fabricile americane nu lucrau încă din plin; şi iată că Churchill considera că o armată înfrântă şi pe jumătate demoralizată va fi capabilă să riposteze sfidării germanilor, exaltaţi de victorie.

În orice caz, propriii lui şefi de stat-major nu erau atât de încrezători ca el în rezultatul final al bătăliei. Când cabinetul discutase despre „strategia britanică într-o anumită eventualitate”, li se ceruse şefilor celor trei arme să dea un aviz motivat asupra şanselor de a câştiga, fără ajutor extern. Răspunsul lor s-a concretizat într-o declaraţie prudentă. În ciuda evidenţelor, Germania apărea ca outsider şi Anglia ca favorită. Dar examinând motivaţiile aduse de ei, rămâi cu impresia că ei personal n-ar fi riscat un singur ban pe pronosticul lor. Declaraţiile lor erau împănate cu „dacă” şi „însă”.

„Cu toate că forţele noastre aeriene sunt în curs de reînnoire, marina noastră de război şi armata aerului ar trebui, împreună, să poată împiedica Germania să treacă la o serioasă invadare a ţării venind dinspre mare.

Presupunând că duşmanul ar dobândi supremaţia

totală în aer, considerăm că marina ar putea să oprească câtva timp invazia, dar nu la nesfârşit.

Dacă marina noastră nu ar putea opri invazia, după ce aviaţia ar fi distrusă, apărarea noastră de coastă nu ar putea împiedica blindatele şi infanteria germană să instaleze un solid cap de pod pe ţărmurile noastre. În cazul luat în considerare mai sus, forţele noastre terestre ar fi incapabile să respingă invazia”.

Această lectură trebuie să fi fost destul de deprimantă pentru primul ministru. Şefii de stat-major indicau în continuare, punct cu punct, exact ce lipsea ţării; unele din observaţiile lor erau extrem de pesimiste. De pildă, pentru a dobândi supremaţia în aer, Germania ar fi trebuit să elimine Royal Air Force şi să distrugă uzinele de construcţii aeronautice. Or, dacă zonele industriale puteau fi protejate în cursul zilei, era îndoielnic că s-ar fi putut împiedica distrugerile serioase din timpul atacurilor nocturne.

Şi, ca şi cum cele spuse înainte nu erau destul de demoralizante, raportul continua amintind cabinetului că germanii aveau o superioritate numerică de patru la unu şi că uzinele lor erau dispersate şi relativ greu accesibile. Totuşi, cu o puternică flotă de bombardiere, s-ar putea obţine ca unele din ele să-şi înceteze activitatea.

Singurul pasaj care reflecta un oarecare optimism era concluzia:

„În rezumat, concluzia noastră este că, la prima vedere, Germania posedă cea mai mare parte din atuuri.

Dar piatra de încercare este moralul combatanţilor noştri, precum şi al populaţiei civile. Ar putea oare acesta să contrabalanseze avantajele pe care le posedă inamicul, ca număr şi ca material? Credem că da”.

Churchill ceruse acest raport pentru că voia să convingă parlamentul că decizia de a continua lupta nu se bizuia pe fraze frumoase, ci pe opinia experţilor. După terminarea războiului, el avea să mărturisească: „Astăzi, când recitesc acest raport, mărturisesc că era mai curând sinistru”.

Într-adevăr, tabloul era întunecat şi în America se găsea destulă lume care, deşi admira tenacitatea englezilor, gândea sincer că armele trimise de cealaltă parte a Atlanticului ar putea să cadă în cele din urmă în mâinile lui Hitler. Ele ar fi fost utilizate cu mai mult folos la apărarea pământului Statelor Unite. Era o opinie lesne de înţeles, căci, la rândul ei, şi America era prost pregătită pentru război.

Cu toată presiunea constantă a izolaţioniştilor, Roosevelt era gata să facă totul pentru a ajuta Anglia, în afară de angajarea deschisă în conflict. El nu renunţă niciun moment la convingerea fermă după care cea mai bună apărare a America era o Mare Britanie neînvinsă. El ceru Ministerelor Marinei şi de Război să arate ce arme puteau fi imediat expediate englezilor. Generalul Marshall întocmi imediat o listă; jumătate de milion de puşti de 7, 5 mm, stocate în grăsime de la terminarea ultimului război, cu 250 de cartuşe pentru fiecare; 900 de tunuri de campanie de 75 de mm, vechi, dar în excelentă stare, cu 1.000.000 de obuze; 80.000 de mitraliere. Era un mare act de încredere din partea lui Roosevelt, dacă luăm în considerare ştirile pesimiste cu care era zilnic asaltat. Armele erau cam vechi, dar pentru o Anglie mai abandonată ca oricând reprezentau un dar ceresc. Natural că trebuiau plătite, şi preţul era ridicat – 37.000.000 de lire. Americanilor nu le-a trebuit multă vreme pentru a strânge armele; la 11 iunie, un convoi de cargouri britanice începea să le încarce la Gravesend Bav, în New Jersey.

În aceeaşi zi, Churchill îi trimitea lui Roosevelt un mesaj urgent: „Francezii m-au chemat din nou, ceea ce înseamnă o criză. Plec în această clipă. Orice aţi putea să faceţi sau să spuneţi în acest moment pentru a-i ajuta poate schimba situaţia”.

Era a patra vizită a lui Churchill în Franţa; el se agăţa de convingerea că ar putea determina guvernul francez să continue lupta, dar a doua zi îşi pierdu optimismul. Îndată după întoarcerea în Anglia, Reynaud îi

ceru să revină. El acceptă imediat; era ultima sa călătorie în Franţa înainte de cererea de armistiţiu. La sosire nu-l întâmpină nimeni, şi drumurile erau supraaglomerate de civilii care se retrăgeau. Churchill declară ferm că Marea Britanie va continua să lupte şi că nu putea să aprobe ca Franţa să negocieze o pace separată. Singura speranţă ca Franţa să continue lupta era de a obţine din partea preşedintelui american o declaraţie publică prin care ţara sa se angaja să vină în ajutorul Franţei. Churchill trimise următoarea cablogramă:

„Declaraţia dumneavoastră că Statele Unite vor intra în război dacă este necesar ar putea salva Franţa. Fără aceasta, rezistenţa franceză se va prăbuşi în câteva zile, şi vom rămâne singuri”.

Şi de data aceasta, Churchill a recurs la o presiune destul de puţin discretă pentru a-i demonstra lui Roosevelt cât de dezastruoasă ar fi această situaţie pentru America:

„Puteţi fi sigur că, în cazul în care am fi învinşi, atât guvernul meu, cât şi eu personal, am trimite flota pe celălalt ţărm al Atlanticului. Dar ar putea interveni un moment în luptă în care miniştrii actuali să nu mai deţină conducerea treburilor şi în care Insulele britanice ar putea obţine condiţii foarte blânde dacă ar accepta să devină un stat vasal imperiului hitlerist”.

Dacă germanii ar pune mâna pe flota engleză, susţinuţi de flotele Franţei, Italiei şi Japoniei, superioritatea lor pe mare ar deveni zdrobitoare. „Dacă ne prăbuşim, veţi cunoaşte poate State Unite ale Europei sub dominaţie nazistă, care vor fi mai numeroase, mai puternice şi mai bine înarmate decât Lumea Nouă”.

Roosevelt era, desigur, ultimul om căruia trebuia să i se amintească consecinţele prăbuşirii Franţei şi Marii Britanii. Dar nu se putea angaja printr-o declaraţie publică de a veni în ajutorul Franţei. În acest sens îi scrise lui Churchill: „Ştiţi, desigur, că, potrivit Constituţiei noastre, nicio autoritate în afara Congresului nu poate lua un angajament de asemenea natură”.

În Franţa, Weygand, soldatul, era pe de-a-ntregul

partizanul armistiţiului, la fel ca Pétain. La reîntoarcerea sa în Anglia, Churchill, asistat de generalul de Gaulle, făcu o ultimă încercare disperată. S-a redactat o declaraţie de uniune, propunându-se ca Marea Britanie şi Franţa să devină o singură naţiune, cu o cetăţenie comună, condusă de un cabinet de război. Generalul de Gaulle a citit-o prin telefon lui Paul Reynaud. Acesta a rămas impresionat, dar Pétain a considerat-o drept „fuziune cu un cadavru”.

În aceeaşi zi, Churchill, însoţit, între alţii, ele Lordul Sigiliului privat, Clement Attlee, de ministrul aerului, Archibald Sinclair, şi de cei trei şefi de stat-major, se pregătea să plece la Southampton pentru a se ambarca pe crucişătorul *Berkeley* care i-ar fi dus în Franţa, unde trebuia să aibă loc o întrevedere cu Reynaud privitor la declaraţia de uniune. Dar nu a ajuns mai departe de gara londoneză Waterloo. Ambasadorul englez din Paris, Sir Ronald Campbell, i-a trimis un mesaj: se declarase o criză grava, Reynaud d: misionase, iar Pétain formase noul guvern.

Marea Britanie era singură. Lucru ciudat, apăru parcă un sentiment de uşurare, atât la cei ce deţineau cele mai înalte funcţii, cât şi la omul de pe stradă. Regele George al VI-lea îi scria mamei sale: „Personal, mă simt mai bine nemaiavând un aliat pe care să-l măgulim şi pentru care să facem eforturi”. Iar general-colonelul Sir Hugh Dowding, comandantul aviaţiei de vânătoare, îi mărturisea lordului Halifax: „Nu mă ruşinez spunându-vă că, atunci când am auzit despre căderea Franţei, am căzut în genunchi şi i-am mulţumit lui Dumnezeu”. Nu din ostilitate, ci fiind că era de părere că pentru Marea Britanie era mai bine să rămână singură.

La 18 iunie a avut loc o discuţie a şefilor de stat-major în legătură cu măsurile ce trebuiau luate în caz de invazie. Ceea ce fusese denumit o „anumită eventualitate” devenise o realitate crudă. În clipa în care, din turnul ce domina podul Westminster, Big Ben suna ora patru, Winston Churchill spunea în Camera Comunelor: „Mă aştept ca bătălia Anigliei să înceapă în curând”. Cu această

ocazie el pronunţă cel mai frumos discurs despre „cea mai frumoasă oră.

Churchill nu se lăsa antrenat de grandilocvenţă, ci credea sincer în cea ce spunea. Se vedea ca omul destinului, a cărui carieră de până acum, eroică şi agitată, nu fusese decât o pregătire pentru clipa aceasta. Fusese odinioară ponegrit, dar acum în sânul naţiunii apăruse sentimentul profund, că în chip misterios, evenimentul generase omul.

De aceea când, în marea încăpere subterană a cabinetului de război, Churchill, arătând cu degetul fotoliul său de lemn deasupra căruia se afla o celebră frază a reginei Victoria, spuse: „Dacă ţara este invadată, aici mă voi instala; şi voi rămâne aici până când germanii vor fi alungaţi – sau vor călca peste cadavrul meu”, nimeni nu gândea că aceste cuvinte erau un bluf.

După discursul lui Churchill în Cameră era necesar să se ia şi o altă decizie, care sublinia hotărârea guvernului de a continua lupta, în ciuda inegalităţii de forţe. Englezii au preluat în contul lor toate comenzile de arme şi material făcute de Franţa în Statele Unite. În momentul în care germanii defilau în pas de gâscă la Paris, pe Champs-Élysées, Arthur Purvis, şeful Comisiei britanice de achiziţii, primea o telegramă de la Londra, avertizându-l că Franţa era pe punctul de a capitula. Achiziţiile franceze şi engleze erau strâns legate; de câtva timp, se considera că, în ce priveşte comenzile franceze, ele comportau riscuri, şi exista pericolul ca această atitudine a americanilor să se extindă şi asupra comenzilor Angliei. Cea mai bună soluţie era ca Anglia să preia pe contul ei comenzile franceze în curs, care se ridicau la 500.000.000 de dolari.

Cu toate că se aflau în faţa dezastrului iminent, francezii făceau greutăţi. Colonelul Jacquin, şeful Comisiei franceze a aerului, ajunsese la un acord cu Purvis, dar acordul dintre ei rămase secret până când căderea Franţei a devenit definitivă.

În culise, echipa de bancheri şi experţi financiari continua să lucreze după planurile stabilite. O serie de

mesaje ale Amiralităţii cu menţiunea „Ultrasecret” şi „Personal” informau că aurul sosea în Canada în cantităţi mari şi nu se pierduse nici măcar o uncie.

Sarcina importantă de a colecta şi de a aduna toate titlurile străine începuse. În cel mai desăvârşit secret, şi cu acordul ministrului de finanţe, Basil Cattems puse la curent cu această operaţie pe directorii celor cinci mari bănci. Personalul a cincizeci de bănci şi a sute de sucursale lucra douăzeci şi patru de ore din douăzeci şi patru pentru a clasa pe categorii valorile aflate în depozite. Când această muncă s-a încheiat, titlurile au fost expediate la centre regionale speciale de colectare, şi de acolo la Banca Angliei.

Pentru mai multă securitate, cabinetul a acceptat ca ele să iasă din ţară înainte de publicarea decretului. În felul acesta publicul avea să se afle în faţa faptului împlinit.

În acel moment a apărut un obstacol neaşteptat. De câtva timp unii oameni politici americani se întrebau dacă era înţelept să se trimită arme Angliei. De data aceasta un grup de experţi militari susţinea că lucrul devenise fără sens şi sugera să nu se mai accepte nicio comandă nouă. În plus, autorităţile navale americane considerau că venise timpul de a nu mai expedia dincolo de Atlantic muniţii şi material de reparaţii pentru navele engleze.

Cu câteva zile mai înainte, peste drama franceză căzuse cortina. Sfârşitul a fost penibil. La 12 iunie, într-o poiană luminoasă din pădurea Compiègne, sub un soare strălucitor, îşi făcu apariţia un führer îngâmfat şi insolent, venit pentru semnarea armistiţiului franco-german. Germanii au ales locul cu o calculată rea-voinţă;

tot acolo, Franţa primise capitularea Germaniei la sfârşitul războiului din 1914 – 1918. În această poiană, pe o lespede de gresie, se putea citi următoarea inscripţie: „Aici, la 11 noiembrie 1918, a sucombat criminalul orgoliu al Imperiului german, învins de popoarele libere pe care voia să le subjuge”. Convorbirile au avut loc chiar în vagonul unde se încheiase armistiţiul din 1918, şi Hitler s-

a aşezat în acelaşi fotoliu pe care odinioară îl ocupase Foch. Ulterior, germanii au înlăturat lespedea cu inscripţia.

America era, bineînţeles, zguduită de acele evenimente; ea continua presiunea asupra Marii Britanii, pentru a obţine garanţia că flota engleză va traversa Atlanticul, dar Churchill refuza să se angajeze. Pentru el problema nu se punea în discuţie; navele ce compuneau Royal Navy aveau să lupte până la ultimul obuz. El îi scria în această perioadă lui Mackenzie King, primul ministru al Canadei:

„Am încredere în capacitatea noastră de a apăra această insulă şi nu văd niciun motiv de a examina transferul flotei britanice, nici de a o pregăti pentru această eventualitate. Niciodată nu voi întreprinde negocieri de pace cu Hitler. Evident însă, nu pot face previziuni despre actele unui viitor guvern care, dacă suntem abandonaţi de Statele Unite şi înfrânţi, ar putea foarte bine să fie un guvern de tip Quisling, gata să accepte dominaţia şi protecţia Germaniei”.

Churchill repeta fără încetare că ar putea să apară un guvern pronazist, fără a cita însă vreun nume. Dimpotrivă, Bullitt, ambasadorul american la Paris, mărturisea preşedintelui că o asemenea eventualitate trebuia într-adevăr luată în considerare şi că, „pentru a fi scutiţi de cele mai grele consecinţe ale unei înfrângeri totale, englezii ar putea instaura un guvern Oswald Mosley şi Uniunea fasciştilor britanici, care ar colabora total cu Hitler”.

Pe de altă parte, este neîndoielnic că Churebill exploata în mod inteligent şi cu bună ştiinţă teama de un regim de tip Quisling. Era un excelent stimulent pentru a determina Statele Unite să se angajeze pe calea unui ajutor mai activ. Scriind lordului Lothian, îi recomanda să-l facă pe Roosevelt să înţeleagă bine care ar fi consecinţele dacă inamicul ar pune mâna pe flota engleză. În răspunsul său către ambasador, care îl presa să „rostească un discurs radiodifuzat reconfortant”, pentru a îndigui pesimismul în creştere, apar poate cel mai bine sentimentele sale

adevărate:

„Fără îndoială că voi rosti curând un discurs. Dar nu cred că vorbele contează cine ştie ce. Nu trebuie ataşată prea mare importanţă schimbărilor din opinia americană. Ea se modifică în funcţie de împrejurări. Până în aprilie, americanii erau atât de siguri că Aliaţii vor câştiga, încât nu vedeau necesitatea de a-i ajuta. Acum sunt atât de siguri că vor pierde, încât aceasta nu le mai pare posibil".

Churchill continua scrisoarea pe un ton neobişnuit de amar, arătând că până atunci Marea Britanie nu primise niciun fel de ajutor demn de a fi menţionat:

„Ştim că preşedintele este prietenul nostru cel mai bun, dar nu ajută la nimic să câştigăm pentru cauza noastră Convenţiile, democrată sau republicană. Ceea ce contează este să ştim dacă în trei luni Hitler va fi stăpân sau nu în Marea Britanie. Cred că nu; dar aceasta nu se poate dovedi dinainte. Păstraţi-vă calmul! Aici nimeni nu şi-a pierdut curajul".

În jurnalul său, Cadogan nota: „Statele Unite par cam inutile. Ce să-i faci? Va trebui să murim fără ele".

Churchill era foarte nedrept cu Roosevelt, care avea mâinile legate. Cu tot pesimismul ce se revărsa asupra Americii, el nu şi-a renegat niciodată făgăduiala de a procura Angliei armele de care avea nevoie. Din punct de vedere politic însă, se afla pe marginea unei prăpăstii; un singur pas greşit se putea dovedi dezastruos, şi Marea Britanie ar fi fost prima păgubită.

Învăţase pe contul său cât de uşor ar fi fost pentru izolaţionişti să-i contracareze planurile. În mai, cu aprobarea amiralului Stark, autorizase să se vândă Angliei douăzeci de vedete lanstorpile ce se construiau pentru marina americană. Senatorul David Walsh, izolaţionist şi preşedinte al Comisiei Afacerilor maritime a Senatului, a fost cuprins de o furie teribilă şi a ameninţat că va cere votarea unei legi interzicând orice vânzare. După consultarea ministrului de justiţie, care a dat verdictul că „era absolut ilegal", Roosevelt a fost obligat să anuleze contractul. Sub presiunea lui Walsh, la 28 iunie Senatul a

interzis să se dispună de orice material militar pe care şefii armatelor îl considerau esenţial în apărarea Statelor Unite.

Toţi se întrebau dacă preşedintele va candida sau nu pentru al treilea mandat, deşi în fapt el luase deja decizia de a rămâne. Prudenţa sa era deci firească, un sprijin prea evident dat cauzei aliate ar fi însemnat sinucidere politică. Înainte de schimbarea acestui climat politic, şi înainte ca America să poată deschide larg baierile pungii.

Vil

Anglia, pentru a supravieţui, depindea de *cashand-carry.*

Indiferent de dispoziţia pozitivă sau negativă a opiniei americane, transferurile de aur erau tot mai accelerate, şi aurul se îngrămădea în pivniţele de dincolo de Atlantic. Secretul ce însoţea operaţia a provocat o scrisoare prea puţin amabilă din partea Ambasadei engleze din Washington, care regreta că era „lăsată în totală ignoranţă asupra măsurilor de securitate”. Ambasada cerea pe un ton destul de arogant să fie pusă la curent. împotriva voinţei sale, Waley se văzu obligat să răspundă la întrebări directe. Întrebările fiind numerotate, el mâzgăli răspunsurile în dreptul fiecărui număr, şi le trimise astfel prin cablu, prevăzute cu numărul corespunzător. Dacă, din nenorocire, duşmanul ar fi interceptat răspunsul, acesta ar fi fost complet neinteligibil pentru el.

Waley confirmă de asemenea că englezii îşi propuneau să transfere toţi dolarii şi valorile negociabile, dar că, „în stadiul actual”, nu existau planuri de distrugere a titlurilor şi acţiunilor rămase în Marea Britanie, după ce ar fi fost inventariate şi rezultatul lor ar fi fost trimis în străinătate.

Ca răspuns la întrebarea: „V-aţi gândit să îngăduiţi firmelor britanice să-şi transfere sediul în afara Regatului Unit?” el a răspuns doar atât: „În studiu!”

Cu tot secretul păstrat în jurul operaţiei, în ziarele americane apăru următorul articol. Corespondentul lui *Daily Mail* la New York scria:

„Cea mai mare deplasare de aur din istorie s-a terminat săptămâna aceasta prin sosirea la New York a metalului preţios venind din Anglia şi Franţa. Ieri, în şase ore, s-a debarcat o cantitate în valoare de 60.000.000 de lire. Acesta a fost expediat din Marea Britanie în Canada sub o escortă puternică, apoi transportat cu un tren blindat la Federal Reserve Bank din New York”.

Articolul fusese telegrafiat în Anglia şi este de mirare că telegrama nu fusese cenzurată. Aceasta indica o u uitoare lipsă de vigilenţă din partea persoanelor însărcinate cu supravegherea îndeaproape a ziarelor. Alte indiscreţii în această problemă nu s-au mai produs.

Totuşi, Amiralitatea începea să-şi exprime o serioasă nelinişte în legătură cu marea cantitate de lingouri de aur ce plutea pe ape. Unele nave comerciale transportau o greutate de cel puţin şase ori, câteodată chiar de douăzeci de ori mai mare decât tonajul prevăzut. Primul Lord al Amiralităţii, A.V. Alexander, avertiză că, dacă „ameninţarea invaziei devenea iminentă, toate distrugătoarele de escortă trebuiau retrase de pe teatrul de operaţiuni din Vest, iar transporturile de aur să se efectueze fără protecţie antisubmarină”. Pericolul acesta a fost înţeles numaidecât, contribuind la creşterea anxietăţii micii echipe de organizatori ai Băncii Angliei, care terminase tocmai elaborarea planurilor pentru cel mai mare transport de aur din istoria omenirii. Şi mai grav încă era faptul că la bordul aceloraşi nave se aflau toate valorile negociabile reprezentând întreaga avuţie acumulată în Marea Britanie de generaţii de comercianţi şi industriaşi, mari şi mici.

Evident, aceste documente nu erau decât senine fiduciare, şi nu avuţia însăşi; dar dacă s-ar fi pierdut pe mare, războiul ar fi fost şi el pierdut. Cu toate că activul propriu-zis continua să existe, ar fi fost nevoie de luni de zile pentru a le reconstitui şi pentru ca ele să redevină negociabile, iar în acest timp livrarea materialului de război ar fi fost stopată. Într-adevăr, fabricanţii americani nu eliberau marfa fără plată anticipată.

Extrem de conştient de faptul că ducerea mai

departe a războiului depindea în mare parte de transportul în bune condiţii al aurului şi al valorilor, Churchill ştia totuşi perfect de bine că rezervele engleze nu erau suficiente pentru a finanţa o luptă îndelungată şi îndârjită. Anglia, preluând în contul ei comenzile franceze, îşi depăşise de peste două ori angajamentele, ceea ce însemna că penuria de dolari avea să se instaleze cu mult mai repede. Exista totuşi o soluţie parţia a în această problemă. Franţa reuşise să pună la adăpost cea mai mare parte din aurul său înainte de victoria naziştilor; pe de altă parte, Churchill dăduse francezilor o asigurare solemnă:

„Nu vom abandona niciodată lupta mai înainte ca Franţa să fie restaurată în toată grandoarea ei, mai înainte ca naţiunile şi popoarele subjugate să fie eliberate, iar civilizaţia descătuşată de coşmarul nazismului”.

Luându-şi acest angajament, şi pentru a-l putea respecta, Churchill nu vedea nimic imoral în a folosi aurul francez. Punctul de vedere francez era însă diferit. Guvernul Franţei luase hotărârea de a înceta lupta, şi nu avea deloc intenţia să renunţe la aur, care ar fi jucat un rol important în redresarea sa după război. Trebuie să povestim acum conflictul îndelungat, deseori plin de ură şi înverşunare, declanşat de această uriaşă masă de metal. Niciuna din părţi nu a ieşit cu prestigiul nevătămat; dar trebuie să recunoaştem că motivaţiile Marii Britanii erau mai puţin blamabile decât ace ea ale guvernului de la Vichy.

POLEMICA CU PRIVIRE LA AURUL FRANCEZ

Cucerirea fulgerătoare a Franţei de către Hitler pusese în plină lumină slăbiciunea armatei franceze şi incompetenţa şefilor săi. Dar dacă Franţa era slabă din punct de vedere militar, în schimb era puternică din punct de vedere financiar; şi dacă conducătorii ei politici şi militari au fost miopi, bancherii vedeau mult mai departe. Atunci când războiul s-a terminat, această naţiune, spre deosebire de Marea Britanie, a ieşit extrem de bogată. A

fost una din ironiile sorţii a cărei amărăciune încă nu s-a risipit.

Înainte de război, Franţa adunase o cantitate de aur ¡fenomenală – 2 430 de tone – care ar fi căzut în mâinile ocupanţilor fără simţul de prevedere de care a dat dovadă Pierre Fournier, guvernator al Băncii Franţei. Fire suspicioasă, acesta era extrem de sceptic în legătură cu pacea durabilă promisă prin acordurile de la München. Cu aprobarea guvernului, a făcut aşadar planuri pentru salvarea metalului în caz de ostilităţi. Ca primă măsură de precauţie a hotărât să expedieze în Statele Unite 300 de tone de lingouri, un fel de „caniotă" pentru cumpărarea de material de război. În acelaşi timp, a grăbit tipărirea unor bilete de bancă pentru a forma o rezervă în cazul în care situaţia s-ar înrăutăţi. Spre deosebire de Anglia, Franţa nu părea prea neliniştită la ideea că germanii ar putea să pună mâna pe cantităţi mari de hârtie-monedă.

Când Fournier a înţeles că adevăratele intenţii ale lui Hitler erau dominaţia Europei, a elaborat alte planuri, pe cât de originale, pe atât de îndrăzneţe. Aurul care se afla în subsolurile băncii din strada La Vrillière din Paris a fost transferat în cel mai mare secret în 51 de ascunzători situate în anumite locuri strategice de la care se putea ajunge cu uşurinţă la porturile militare de la Mediterana şi de la Atlantic. La începutul ostilităţilor aceste baze secrete de stocaj conţineau 2 226 de tone de lingouri şi în plus saci umpluţi cu monezi.

În săptămâna care a urmat reglementării acordului de *cash-and-carry,* primul convoi cu aur se afla în drum spre Halifax în Noua-Scoţie. Francezii ar fi preferat să-l expedieze direct în America, dar navele ţărilor beligerante nu aveau dreptul să rămână mai mult de douăzeci şi patru de ore în porturile Statelor Unite, astfel încât a trebuit găsită o altă soluţie. Oraşul Montréal ar fi fost mai apropiat dar, cum fluviul Sfântul Laurenţiu se acoperea în timpul iernii cu sloiuri de gheaţă, Halifax rămânea cel mai

bun port pentru debarcare. Totuşi metoda costa scump, căci metalul trebuia transportat după aceea pe uscat la Federal Reserve Bank din New York.

La 11 noiembrie 1939, 100 de tone de aur cu valoarea de 4 760 de milioane de franci au fost încărcate la Toulon la bordul crucişătoarelor *Marseillaise* şi *Jean de Vienne* şi al cuirasatului *Lorraine.* Operaţia s-a făcut în taină; lingourile se găseau în recipiente ce semănau cu lăzi de muniţii, iar marfa a primit numele de cod „macaroane". Cuirasa tul *Lorraine* a luat la bord cea mai mare parte din încărcătură, adică 1.500 de lăzi, iar crucişătoarele au luat câte 275 de lăzi fiecare. Convoiul a plecat, precedat de contratorpilorul *Aigle*; abia ieşit în larg, el a primit informaţia că fuseseră detectate în zonă mai multe submarine. Din această cauză convoiul a fost abătut din drum, îndreptat spre Mers El-Kebir, de unde şi-a continuat drumul spre Halifax via insulele Bermude. Puţin mai târziu, alte 100 de tone au fost ambarcate la bordul cuirasatului *Dunkerque.*

Când Turcia a insistat pe lângă Franţa şi Ang; ia să-i acorde un ajutor financiar în schimbul sprijinului său militar, au fost trimise ia Beirut şi de acolo la Ankara 57 de tone de aur francez pe navele d: război *Aigle, Vauban* şi *Tourville.* În această operaţie nu s-a produs decât un incident minor; la Beirut, un marinar a scăpat o ladă în apă, î: i care timp i-a căzut şi ceasul. Din fericire, plonjorii au recuperat ambele obiecte, dar Banca Franţei a ţinut să-i ofere totuşi marinarului un ceas nou – de aur.

„Războiul ciudat" nu era un stimulent pentru a grăbi operaţiile. Abia la 12 martie 1940 s-a organizat o nouă expediţie la Halifax, când s-au trimis 147 de tone în valoare de 7 miliarde de franci – ia bordul crucişătorului *Algérie* şi al cuirasatului *Bretagne.*

Când germanii au invadai Ţările de Jos, totul a luat însă o întorsătură dramatică. Pentru Franţa, nu se mai punea problema de a transfera aurul „pentru a-şi face piaţa în America"; acum era vorba de o operaţie de salvare. Ministrul de finanţe, Lucien Lamoureux, l-a

informat pe guvernatorul Băncii Franţei că sosise momentul pentru a evacua totalitatea aurului din ţară. Şi deoarece germanii înaintau fără întrerupere, devenise absolut limpede că nu mai era timp ca operaţia să se efectueze cu calmul cuvenit. Era absolut necesar ca tonele de aur împrăştiate în 51 de depozite să fie transportate cu cea mai mare rapiditate în porturile Brest, Toulon şi Verdon. Chiar în condiţii normale ar fi fost o problemă grea. Dar într-o ţară doborâtă de înaintarea rapidă a armatei germane, dificultatea era multiplicată cu o sută. Transportul deveni problema majoră.

În ce priveşte accesm la Toulon, lucrul era relativ uşor, dat fiind că în jumătatea de Sud a ţării trenurile circulau mai mult sau mai puţin normai. Dar trimiterea aurului la Verdon a fost o sarcină mai complicată. Reţeaua de căi ferate era dislocată, astfel încât banca a fost obligată să rechiziţioneze vehicule, unele din ele fiind însă prea puţin adaptate la acest gen de transport. Şi d. oarece germanii înaintau în ritm accelerat, răgazurile deveneau din ce în ce mai scurte.

Şi totuşi, la Verdon dificultăţile erau minime în comparaţie cu acelea de la Brest, care era cel mai important punct al operaţiei de salvare, deoarece în ascunzătorile din peninsula Bretagne se afla cea mai mare parte a metalului. Penuria acută de vehicule creştea şi din cauză că nevoile militarilor sporeau pe măsură ce zona luptelor se apropia. Începând de la 15 mai, reţeaua de căi ferate din nordul Loarei era iremediabil ruptă, în timp ce pe şosele domnea haosul. Banca a reuşit să concentreze mijloace de transport de toate felurile, inclusiv taxiuri, pentru a dirija aurul spre port. Era o situaţie uimitoare; vehicule încărcate cu metal preţios rămâneau pe jumătate imobilizate pe drumuri din cauza acelor mase dezo. ante de refugiaţi care îngrămădiseră la nimereală sărmanele lor bunuri în căruţe, roabe sau chiar pe biciclete.

La 17 mai portavionul *Béarn* a primit ordinul de a se afla la Toulon pentru a îmbarca acolo 194 de tone de aur cu destinaţia Halifax, via Casablanca. Peste patru zile, în

timp ce armata germană efectua străpungerea spre Marea Manecii, la

Abbeville, încercuind într-o pungă de coastă aproape un milion de soldaţi aliaţi, două crucişătoare franceze, *Jeanne d'Arc* şi *Emile Bertin,* plecau din Brest odată cu căderea nopţii. În magaziile lor de muniţii se îngrămădeau azi conţinând peste 2C0 de tone de aur care, marcate cu sigiliul Băncii Franţei, fuseseră aduse la cheu de o flotă de camioane ale armatei, escortate de poliţişti înarmaţi.

În timp ce încărcau lăzile, comandanţii celor două nave primiseră ordinul de a se alătura portavionului *Beam* într-un punct situat la sud de insulele Canare.

În acel moment acţiunea reprezenta cel mai mare transport de aur efectuat într-o singură deplasare de când oamenii au descoperit existenţa acestui metal care a exercitat o asemenea inf uenţă asupra destinului omenirii. Valoarea transportului era superioară aceleia a totalităţii aurului adunat în Mexic de spaniolii lui Cortez în şaptesprezece ani de jaf, plus aceea a aurului smuls de Pizarro din Perú timp de zece ani şi a cantităţii de aur recoltate timp de şase ani în California cu ocazia faimoasei „goane după aur" şi în cinci ani de căutare în Alaska, pe Klondike.

Pe puntea crucişătorului *Jeanne d'Arc,* de 9.000 de tone, se afla comandorul Pierre Rouyer, un om slab şi liniştit, în vârstă de 51 de ani, cu ochi albaştri pătrunzători şi caracterul hotărât al adevăratului marinar de profesie. Provenea dintr-o familie ce dăduse eminenţi ofiţeri de marină; tatăl său, amiralul Albert Rouyer, comandase escadra din Nord în timpul războiului din 1914.

Existase speranţa ca cele două nave să poată pleca cât mai curând de la Brest, dar o avarie survenită la maşinile de pe *Emile Bertin* întârziase cu douăzeci şi patru de ore plecarea. Datorită acestui fapt, tocmai înainte de a mo a legăturile.

Rouyer auzi la radio o emisiune foarte puţin plăcută. O voce spunea în limba germană: „Urăm drum bun celor două crucişătoare franceze care pleacă în seara aceasta de

la Brest spre Statele Unite, încărcate cu aurul de la Banca Franţei". Era evident că serviciile secrete inamice aflaseră despre operaţia de evacuare şi că submarinele germane se aflau la pândă gata să lovească.

Nu era surprinzător ca germanii să fi fost la curent cu mişcările aurului, căci scoaterea lăzilor din ascunzişurile lor într-o asemenea grabă, urmată de cursa contra-cronometru în direcţia portului, nu puteau trece neobservate. Toate lingourile se aflau în lăzi de acelaşi fel, având sigiliul Băncii; dat fiind că situaţia Franţei era din ce în ce mai grea, nu lipseau colaboratorii dornici să se pună bine cu inamicul.

Noaptea de 21 mai a fost, din fericire, extrem de întunecoasă pentru acea perioadă a anului. Cu luminile stinse, cele două nave s-au îndreptat zgre larg cu o viteză de 17 noduri, nădăjduind ca numai anevoie puteau fi reperate de pe mare sau din aer.

Rouyer, care a ţinut cu meticulozitate jurnalul traversării, începând din momentul în care crucişătoarele s-au strecurat îatre plasele antisubmarine ce protejau intrarea în Brest până la acostarea la Halifax, a fost consternat când, după ieşirea din pase, a primit un mesaj prin care era informat că va trebui să traverseze Atlanticul fără escorta de distrugătoare prevăzută. Acestea erau angajate la Dunkerque.

„Înaintea plecării, scria Rouyer, am primit mai multe informaţii privind prezenţa submarinelor pe drumul nostru. Am încercat astfel să găsesc un drum pe care duşmanul, nu ar fi. bănuit că ne vom îndrepta. Mă întrebam ce aştepta un comandant de submarin german să fac, şi am făcut exact contrariul".

Autorităţile maritime din Brest îi dăduseră lista poziţiilor tuturor submarinelor reperate în Atlantic. Pe acelea le putea evita. Adevărata ameninţare o constituiau celelalte. Prin radioul de la bord, el rămase permanent în contact cu marina franceză, care-l informa despre mişcarea submarinelor. Operatorii radio erau permanent în ascultare. „Nu am răspuns niciodată vreunui mesaj. Mai

presus de toate trebuia să păstrez tăcerea radio”.

A doua zi a primit un mesaj de la statul-major al marinei din Casablanca, în care i se menţiona că mai multe submarine inamice operau în largul coastelor Portugaliei şi Azorelor. Un alt mesaj îi comunica ulterior că o navă văzuse un submarin pe drumul urmat de *] canne d’Arc.*

Pentru a evita pericolul, cele două crucişătoare făceau neîntrerupte zigzaguri, dar aceasta nu le împiedica să înregistreze mesajele prin care le era semnalată în continuare prezenţa ameninţătoarelor submarine.

Emile Bertin era cel mai rapid crucişător din lume şi tocmai viteza sa impresionantă era să ducă la eşec misiunea. Într-adevăr, el consuma foarte multă păcură şi, dacă-şi menţinea aceeaşi viteză, nu ar fi putut ajunge niciodată la Halifax. Cu sau fără submarine, el trebuia să reducă viteza la 15 noduri; Rouyer luă cu regret această hotărâre; viteza era cea mai bună armă de apărare împotriva atacurilor, dar nu avea de ales.

„Mi se încredinţase o enormă avuţie, şi îmi dădeam seama de pierderea incalculabilă pe care ar fi reprezentat-o aceste sute de tone de aur pentru Franţa lovită de moarte. Am luat hotărârea de a nu „obosi” nava dacă nu era nevoie. Am făcut tot posibilul pentru a pré vedea pericolele şi a pune navele în poziţia cea mai sigura”.

Una din cele mai importante probleme a fost de a menţine moralul echipajului. Toate ştirile ce soseau prin radio erau proaste şi deveneau din oră în oră mai rele. Rouyer difuza unele informaţii, dar nu toate. Unul din mesajele primite provenea de la contratorpilorul *Jaguar,* care ar fi trebuit să-i escorteze. El sosise cu bine la Dunkerque. Ulterior, autorităţile navale din Brest au anunţat că fusese scufundat.

S-au ivit şi zorile zilei de 25 mai; cerul era senin şi vizibilitatea perfectă. Era ziua prevăzută pentru a se face joncţiunea cu portavionul *Béarn.* La ora 7, 55 omul de veghe semnală pe punte că văzuse *Béarn*-ul şi navele de escortă. Rouyer era foarte satisfăcut de felul cum navigase; socotise că se vor întâlni la ora 8. De la plecarea

sa din Brest îşi dorise cu cea mai mare ardoare ca portavionul să aibă aparate la bord. „Prin efectuarea unor zboruri de recunoaştere în jurul convoiului nostru, prezenţa a numai două sau trei avioane ar fi redus ameninţarea submarină cu 50%, ba chiar mai mult. Am contactat *Béarn*-ul prin semnale cu braţele”.

Pe o aripă a punţii, în picioare, timonierul semnaliza:

— Câte avioane aveţi?

— Niciunul, răspunse *Béarn.*

„Astfel, spuse Rouyer, pentru a traversa Atlanticul fără incident, nu dispuneam decât de creierul nostru, de viteză şi de şansă”.

El a ordonat formaţiunii să ia viteza constantă de 14 noduri, iar navele să rămână vizibile una faţă de cealaltă. Când s-a înserat, ele s-au aranjat în şir, având în frunte crucişătorul *Jeanne d’Arc.* Era o navigaţie periculoasă, care cerea multă tehnică şi un adevărat simţ marinăresc, deoarece se naviga cu luminile stinse.

Ştiri e din Franţa se înrăutăţeau din oră în oră. La 26 mai, printr-un mesaj al autorităţilor navale din Brest, ei au aflat despre căderea porturilor Bou’ogne şi Caâais: „Situaţia este foarte serioasă. Supraveghem evoluţia la sud-est”. Rouyer ştia că aceasta însemna apropiata intrare a Italiei în război.

„Eram extrem de bine informat despre ceea ce se întâmpla în Franţa, continuă Rouyer. Din cauza încărcăturii foarte preţioase pe care o aveam la bord, marina îmi furnizase toate codurile speciale, astfel încât puteam să descifrez aproape toate mesajele ce emanau de la comandamentele maritime franceze. Într-adevăr, eram mult mai bine informat decât numeroase persoane oficiale din Franţa”.

A doua zi a aflat că regele Leopold ordonase armatei belgiene să depună armele. „Ne urmam drumul spre apus, cu inima grea, în timp ce în urechi răsuna dezastrul”, scria Rouyer.

În cursul acestei călătorii, a auzit ştirea despre evacuarea de la Dunkerque şi lăudăroşeniile germanilor cu

privire la numărul de nave franceze şi engleze pe care pretindeau că le-au scufundat.

În dimineaţa zilei de 1 iunie, autorităţii nava e din Halifax au trimis două mesaje de alarmă pentru a anunţa că un număr de submarine se aflau la pândă. Prin megafoane marinarii ce or trei nave au fost trimişi în mare grabă să-şi ocupe posturile de luptă, în timp ce navigaţia în zigzag continua fără încetare. La ora 9 marinarii, obosiţi şi plictisiţi, au auzit prima ştire bună de la plecarea lor. Contraamiralul Bonham-Carter, comandantul primei escadre de linie din Royal Navy, le semnaliza de la Halifax: „Cu începere de la ora 12 vă vom asigura o protecţie aeriană”. Într-adevăr, la ora anunţată, un număr de avioane din armata canadiană a aerului au început să se rotească în jurul formaţiunii navale. Imediat după aceea au apărut şi alte avioane care însoţeau două distrugătoare şi două mici bastimente care escortară navele transportoare de aur până ce acestea au ajuns cu bine în port.

Transbordarea metalului a început imediat după legarea navelor la cheu şi la ora 23 încărcătura de pe *Beam* se afla în întregime pe un tren special. Încă înainte de miezul nopţii au fost descărcate navele *Jeanne d'Arc* şi *Emile Bertin;* totul se afla acum în drum spre subsolurile lui Federal Reserve Bank din New York.

În acest timp un alt lot foarte important părăsea portul Brest la bordul pachebotului *Pasteur,* care fusese special armat ca un crucişător auxiliar. Cântărind 213 tone, acesta cuprindea sute de saci, de tipul sacilor de cartofi, plini cu mii de monezi. Echipajul de pe *Pasteur* se întreba cam ce-ar putea fi înăuntru, asistând de pe cheu la încărcarea efectuată sub ochii vigilenţi ai paznicilor înarmaţi. Dar curiozitatea le-a fost curând satisfăcută, când un sac s-a rupt la cusături şi marinarii au văzut căzând o ploaie de napoleoni. Voioşi, au pus mâna pe nişte lopeţi şi maturi şi i-au băgat înapoi în sac, care a fost cusut în grabă; dar între timp s-au uitat în jurul lor ca să vadă dacă vreun necunoscut nu observase această manevră.

La 7 iunie, *Pasteur* se afla la distanţă de o zi de

Halifax, când un om de veghe semnală apropierea unui crucişător. Era *Emile Bertin.* Cel mai rapid crucişător din lume primise ordinul să revină la Brest cu maximum de viteză pentru a ambarca cea mai mare încărcătură de aur aflată vreodată la bordul unei singure nave – stupefianta greutate de 254 de tone. Pe deasupra valurilor marinarii îşi făceau semne cu mâna şi schimbau urări de „drum bun”. *Emile Bertin* îşi continuă drumul, dar în acel moment nimeni din cei ce se aflau la bord nu bănuia că această misiune se va termina printr-o scenă de familie între Franţa şi cea mai apropiată aliată a ei, Marea Britanie, dispută care numai datorită diplomaţiei Statelor Unite nu s-a sfârşit cu un bubuit de tun.

Cu toate riscurile de fiecare moment, în transportul auru’ui apăreau şi nişte episoade comice, încă de la început Banca Franţei ceruse ca fiecare încărcătură să fie însoţită de unul din funcţionarii săi. Unu! dintre ei, în graba sa de a vedea aurul cât mai repede în securitate în seifurile Băncii Canadei din Ottawa, luase trenul fără a trece pe la serviciile de imigrare. La întoarcerea sa la Halifax, el primi noi instrucţiuni de a pleca în Statele Unite. Dar cum putea să le execute, şi să iasă din Canada, unde nu intrase oficial? Exp că această problemă unui director de la căile ferate canadiene şi totul se rezolvă în câteva minute.

Pe toată durata acestor operaţii, guvernul englez a fost permanent ţinut la curent cu activităţile francezilor de către Jacques Rueff, guvernator adjunct al Băncii Franţei. Astfel, în jurul datei de 15 iunie, Tezaurul britanic a fost avertizat despre evacuarea prevăzută a aurului francez „fie în Canada sau în Statele Unite, fie în altă parte”. Churchill a fost informat că: „Fiecare navă care pleacă din Franţa pentru America transportă aur”. Nu era tocmai exact, dar nici nu era prea departe de adevăr.

Rueff, care la optzeci de ani păstra o memorie excelentă, îşi amintea despre un eveniment memorabil în ceea ce-l privea: era vorba despre un apel telefonic urgent al ambasadoru’ui american din Paris la 27 mai, ora 8, 30:

„Acesta mi-a cerut să vin neîntârziat să-l văd şi mi-a arătat o telegramă a preşedinte ui Roosevelt care propunea să trimită crucişătorul *Vincennes* pentru a ajuta la evacuarea aurului. L-am anunţat pe guvernatorul Băncii Franţei, care m-a rugat să-l informez pe ministrul de finanţe, ceea ce am şi făcut”.

Primul ministru francez a acceptat cu entuziasm această ofertă. Cu trei zile înainte ca Bullitt să fi vorbit cu Rueff începuse deja încărcarea în vagoane şi camioane, precum şi transportarea la Bordeaux a unor mari cantităţi de metal, dispersate în zece depozite strategice.

Misiunea de a organiza evacuarea fusese încredinţată lui M. Moreton, director al sucursalei Băncii Franţei din Boulogne-sur-Mer. Acesta a fost convocat pe neaşteptate la sediul parizian al băncii, unde i s-a cerut să ia trenul de 22, 20 care sosea a doua zi dimineaţa la Bordeaux. P-anul fusese conceput într-o asemenea grabă, încât nimeni nu a reuşit să-i dea indicaţii precise despre navele transportoare şi cu atât mai puţin despre destinaţia lor.

Lui M. Moreton i s-a cerut să recepţioneze trenurile cu aur pe măsura sosirii lor şi să alcătuiască un convoi mai important care să ducă marfa la portul Verdon, mai jos de Bordeaux. Era o sarcină imensă, deoarece Moreton trebuia să supravegheze trei gări în care mişunau soldaţi şi refugiaţi, iar confuzia crescuse şi mai mult prin sosirea unor trenuri-spital încărcate cu militar; răniţi.

La 26 mai, prima încărcătură a sosit la Boi deaux-Bastide; vagoanele vechi şi uzate erau atât de supraîncărcate şi deteriorate, încât nu puteau merge mai departe. În disperare de cauză, Moreton a făcut apel la un număr de taxiuri pentru a transporta lăzile la trenurile care erau în stare mai bună şi staţionau în gara Saint-Louis.

Metalul preţios se îngrămădea pe peronul gării, dar încă nu exista nicio ştire despre nava care avea să-l transporte. În sfârşit, un mesaj secret provenind de la secţia „Amiral-Vest” din Brest l-a informat că era vorba de

crucişătorul auxiliar *Ville d'Oran* şi că destinaţia era Casablanca.

În momentul în care a sosit şi ultimul tren cu aur, Moreton a suspinat uşurat, dar necazurile lui nu s-au încheiat. Vagoanele fuseseră înşiruite pe cheu lângă bordul lui *Ville d'Oran,* când comandantul acestuia i-a informat că nava trebuia să-şi schimbe poziţia la cheu din cauza unui flux foarte puternic. Din nou a trebuit să se deplaseze marfa. Venise momentul în care se putea începe ambarcarea, dar doi vameşi deosebit de zeloşi au refuzat să-i dea lui Moreton autorizaţia de a încărca la bord, căci, după părerea lor, el nu avea toate vizele necesare. Pentru ca să se facă mai bine înţeleşi, vameşii au scos chiar revolverele şi l-au ameninţat. Abia după o serie de apelui telefonice înnebunitoare, Moreton a reuşit să convingă vama că nu încerca s-o şteargă cu 212 tone de aur.

Toate comunicaţiile între navă şi uscat au fost tăiate şi niciun membru al echipajului nu a primit autorizaţia de a se îndepărta de navă. Marinarii au lucrat fără întrerupere până când totul a fost legat în ¡cale. Graba era atât de mare, încât unii saci cu monezi s-au deschis în timp ce erau coborâţi în fundul navei. Din nou au intrat în acţiune mături şi lopeţi, dar s-au mai descoperit napoleoni în câte un colţ pierdut al calei şi după săptămâni de zile.

S-a mai ivit o ultimă dificultate. Crucişătorul *Vincennes* escortat de două distrugătoare sosea la Bordeaux pentru ca să preia aurul. Atunci s-a iscat o discuţie aprigă între ambasadorul american Bullitt, ministrul de finanţe şi un ofiţer francez din marină cu privire la transbordarea pe crucişătorul american. S-a respins propunerea ca o navă de război, aparţinând unei ţări neutre, să intre în estuarul Gironde. Starea de confuzie era extremă; oferta preşedintelui Roosevelt, care la început fusese acceptată cu bucurie, era acum respinsă. Aceasta se complica şi mai mult prin faptul că aurul se găsea deja pe *Ville d'Oran.*

Rezultatul a fost că, în cele din urmă, *Ville d'Oran,* escortat de torpiloare, a plecat pe data de 3 iunie spre

Casablanca, unde a sosit cu patru zile mai târziu. Intenţia iniţială era ca pachebotul să continue drumul de acolo până în Canada. A sosit însă ştirea despre venirea iminentă a crucişătorului american care trebuia să încarce metalul. Acesta a fost aşadar descărcat şi transportat în seifurile Băncii Marocului. La 9 iunie a apărut la orizont crucişătorul *Vincennes,* zbârlit ca un arici, cu cele nouă tunuri de 203 mm şi opt tunuri de 127 de mm, precum şi cu escorta sa de distrugătoare. Formaţiunea şi-a făcut intrarea oficială în port. Din nou a apărut un contratimp de ultimă clipă, deoarece americanii descoperiseră că legea neutralităţii le interzicea să transporte aurul unei naţiuni beligerante la bordul unei nave de război.

Prin consultaţii făcute în mare grabă s-a ajuns la următoarea soluţie: Franţa accepta să vândă Statelor Unite o cantitate de aur pentru dolari;

la sosirea în America, Banca Franţei avea să-l răscumpere pentru aceeaşi sumă. La ora 21 totul se afla depozitat în magaziile de muniţii de pe *Vincennes,* care pleca în cursul nopţii.

În ciuda dificultăţilor şi a divergenţelor survenite, operaţia ultrasecretă se desfăşurase cu o remarcabilă discreţie. La 27 iunie un articol anodin era înserat pe una din ultimele pagini a e ziarului *Times*:

„Departamentele Tezaurului şi Marinei au anunţat concomitent că, acum câtva timp, Statele Unite au cumpărat de la guvernul francez «o anumită cantitate de aur» şi că transportul a fost efectuat de crucişătorul *Vincennes”.*

În ce priveşte Franţa, plecarea lui *Vincennes* din Casablanca era departe de a fi pus capăt problemelor legate de aur. Mai rămâneau de evacuat câteva sute de tone de metal şi ţara se afla în pragul prăbuşirii.

În ziua în care Marea Britanie propusese o uniune indisolubilă cu Franţa, adică în ajunul zilei în care Pétain începea primele discuţii referitoare la armistiţiu, Banca Franţei a dat cea mai mare lovitură. Germanii defilaseră pe Champs Élysée, iar deasupra portului Brest, Bază

strategică vitală, de care inamicul se apropia cu rapiditate, răsunase prima alarmă aeriană. Directorul băncii era într-o situaţie îngrozitoare, căci în împrejurimile acestui oraş se aflau dispersate mai mult de o mie de tone de aur. Germanii înaintau atât de rapid, încât părea absolut improbabil ca ele să poată fi evacuate la timp.

S-au cerut de urgenţă 50 de camioane de 5 tone pentru a se transporta metalul în port; dar nu s-au putut obţine decât 10, prea mici şi nu prea puternice. Cu toate acestea, oamenii au lucrat zi şi noapte pentru a încărca vehiculele care au efectuat o navetă neîntreruptă. A fost literalmente o cursă contra-cronometru, căci ceas de ceas trupele germane se apropiau de Brest. La Brest, Amiralitatea pusese la dispoziţie un convoi pentru evacuarea aurului; era format din *El Djezair, El Kantara, El Mansour, Ville d'Alger* şi în p us *Ville d'Oran,* revenită de la Casabâanca. În zilele de 17 şi 18 iunie, aceste nave ambarcară sute de tone de lingouri şi monezi. Echipele care lucrau se aflau sub permanente atacuri aeriene.

Tocmai în momentul în care totalitatea aurului a sosit în sfârşit pe cheuri, germanii au încercuit portul. Marinarii de pe cele cinci nave au fost ajutaţi de colegi de pe alte nave ca să termine încărcarea înainte de a fi prea târziu; cu toate acestea, mâna de lucru era insuficientă. Li s-a promis deţinuţilor de la închisoarea din Pontaniou că vor fi liberi dacă vor ajuta la ambarcare; nicicând nu s-au văzut docheri care să lucreze cu atâta râvnă! Echipele care lucrau se aflau uneori şi sub tirul mitralierelor, căci inamicul se apropia, dar acţiunea a continuat fără întrerupere.

Pe cer avioanele de observaţie inamice supravegheau acel du-te-vino de pe cheuri şi marinarii se aşteptau în orice clipă la un bombardament intens. Dar acesta nu s-a produs. La 18 iunie, la ora 17, 30, era ambarcat şi ultimul lingou; peste trei ore naziştii ocupau portul. La orizont dispăreau cinci nave transportând incredibila cantitate de 1200 de tone de aur.

Convoiul a sosit la Casab încă în seara de 21 iunie.

Din cauza situaţiei haotice ce domnea în Franţa, reprezentantul băncii care însoţea transportul a hotărât să nu efectueze descărcarea înainte de a primi instrucţiuni noi. I s-a comunicat să meargă să depună marfa la Dakar, şi nu la Halifax. Căci, în ciuda armistiţiului, mulţi francezi nădăjduiau că lupta va continua, având ca punct de plecare coloniile franceze. Astfel, aurul a sosit la Dakar, sub privirea unor unităţi izolate ale marinei engleze, care făceau de gardă în largul portului. Între marinarii aliaţi au avut loc demonstraţii de prietenie pline de voie bună.

În acel moment atât englezii cât şi americanii au început să se neliniştească în legătură cu o problemă mult mai importantă decât soarta aurului francez. Odată cu semnarea armistiţiului, soarta puternicei marine de război franceze devenea de o importanţă capitală. De îndată ce devenise probabil că Franţa va negocia o pace separată, Marea Britanie încercase să se asigure că flota franceză nu va fi predată lui Hitler. În caz contrar, aceasta ar fi însemnat sfârşitul supremaţiei navale a marinei engleze asupra flotelor conjugate ale Germaniei şi Italiei, dacă acestea din urmă s-ar fi întărit prin splendidele nave ale marinei franceze.

Preşedintele Roosevelt avusese în vedere posibilitatea unui asemenea dezastru şi a mers până acolo încât a încercat să negocieze cu Paul Reynaud cumpărarea navelor franceze contra a o sută de milioane de lire. Dar, odată cu venirea guvernului de la Vichy, acest proiect a trebuit abandonat. Pétain şi Laval se temeau prea mult de Hitler pentru ca să se gândească măcar la o asemenea măsură.

În mai multe rânduri, amiralul François Darlan îşi dăduse cuvântul că nu le va permite niciodată germanilor să pună mâna pe iubitele lui nave. Plitler declarase şi el că nu era vorba de aşa ceva, dar englezii cunoşteau prea bine valoarea promisiunilor hitleriste pentru a-şi asuma riscul să creadă în cuvântul unui mincinos inveterat.

În sala cabinetului de război din Londra s-au pus la punct planurile operaţiei „Catapult”, confiscarea cu forţa

şi, dacă era necesar, scufundarea flotei franceze în cazul când nu vor exista garanţii că Franţa nu va lăsa navele ei să cadă în mâinile inamicului. Preşedintele Roosevelt a fost informat despre acţiunea proiectată, aprubând-o. El era atât de neliniştit, încât a dat instrucţiuni ambasadorului american să spună francezilor că, dacă flota ar fi fost transferată duşmanului, „guvernul francez ar fi pierdut pentru totdeauna prietenia şi bunăvoinţa guvernului Statelor Unite”.

În porturile de război Portsmouth şi Plymouth se aflau două cuirasate franceze, patru crucişătoare uşoare, câteva submarine, opt torpiloare şi aproximativ 200 de dragoare de mine şi mici bastimente. În zorii zilei de 3 iulie, forţe britanice cu mult superioare au pus mâna pe nave printr-o acţiune care, prin rapiditatea şi efectul de surpriză, i-a luat pe francezi cu totul pe neaşteptate. Rezistenţa a fost minimă, cu atât mai mult cu cât cea mai mare parte dintre marinarii francezi erau gata să continue lupta împotriva Germaniei. Pe marele submarin *Surcouf* au fost răniţi doi ofiţeri de marină englezi şi au fost ucişi un marinar britanic şi unul francez. Era o dovadă că şi Hitler putea să efectueze un asemenea atac prin surprindere asupra navelor pe care le avea la îndemână.

Unele mari unităţi ale flotei franceze se aflau dispersaţi într-un număr de porturi mediteraneene şi africane, fiind astfel dispuse, încât orice tentativă de atac prin surprindere din partea englezilor să devină imposibilă. Churchill, care iubea Franţa, a resimţit un profund sentiment de culpabilitate şi îngrijorare faţă de acţiunea pe care o pregătea, dar nu s-a dat în lături. Francezii aveau să primească un ultimatum: sau se alipesc forţelor engleze, sau îşi sabordează navele, sau acestea vor fi scufundate.

La 1 iulie Churchill împreună cu primul Lord al Amiralităţii, A.V. Alexander, redactară ordinele care au fost trimise viceamiralului Sir James Somerville, care comanda forţa H din Gibraltar. Escadra sa, formată din crucişătorul de luptă *Ilood,* cuirasatele *Valiant* şi *Resolution,*

portavionul *Ark Royal,* două crucişătoare şi unsprezece distrugătoare, trebuia să plece spre Oran şi spre baza vecină de la Mers-el-Kébir pentru a adresa ultimatumul amiralului Gensoul.

Acesta din urmă avea sub comanda sa două din cele mai frumoase unităţi ale marinei franceze, navele de linie *Dunkerque* şi *Strasbourg,* precum şi două cuirasate vechi, mai multe contratorpiloare şi torpiloare şi câteva alte unităţi. Dacă ar fi căzut în mâinile germanilor, le-ar fi asigurat acestora dominaţia mării şi aceasta într-un moment în care Marea Britanie era ameninţată de invazie. Ar fi fost o catastrofă.

Somerville era însoţit de comandorul Holland. Acesta servise la Paris ca ataşat naval, francezii îi cunoşteau şi-l stimau, prin urmare putea să acţioneze ca un parlamentar ideal. El îi arătă lui Somerville punctul său de vedere şi anume că trebuia evitată folosirea forţei, căci aceasta i-ar fi îndepărtat pe francezi, indiferent de ce nuanţă politică ar fi fost. Somerville transmise la Londra această părere; Churchill răspunse că, dacă francezii nu acceptau propunerile britanice, navele trebuiau scufundate.

Date fiind circumstanţele, următoarele condiţii puse de englezi nu puteau fi considerate nici nerezonabile, nici nerealiste:

a) Veţi pleca împreună cu noi şi veţi continua să luptaţi pentru victoria împotriva Axei.

b) Veţi pleca cu echipajele reduse sub controlul nostru spre un port britanic, de unde echipajele vor fi repatriate. La sfârşitul ostilităţilor vom restitui navele.

c)Sau veţi conduce navele cu echipaje reduse spre un port francez din Antile, unde vor putea fi dezarmate, sau încredinţate Statelor Unite până la sfârşitul războiului. Echipajele vor fi repatriate.

Spre marele meu regret, dacă respingeţi aceste condiţii, trebuie să vă cer să vă sabordaţi navele într-un interval de şase ore. În definitiv, chiar fără ceea ce v-am comunicat mai înainte, guvernul majestăţii sale mi-a ordonat să folosesc forţa de care va fi nevoie pentru a

împiedica căderea navelor dumneavoastră în mâinile germanilor şi italienilor.

Somerville era un ofiţer curajos, cu sentimente cavalereşti, format în cele mai frumoase tradiţii ale marinei engleze, şi Churchill simţi probabil repulsia acestuia de a face ceea ce i se cerea; tocmai de aceea îi trimise următorul mesaj:

„Sunteţi însărcinat cu una din misiunile cele mai neplăcute şi cele mai grele cu care a fost confruntat vreodată un amiral englez. Avem însă o totală încredere în dumneavoastră şi considerăm că veţi îndeplini această misiune în mod inflexibil".

Amiralul Gensoul răspunse că, din moment ce navele aflate sub comanda sa nu vor cădea niciodată în mâinile duşmanului, el va răspunde prin forţă la orice acţiune a englezilor.

Timpul parlamentărilor trecuse. La 3 iulie ora 16, 57 navele engleze deschiseră focul. Tunurile franceze ripostară. Tirul nu dură decât zece minute; când perdeaua de fum ce s-a lăsat după explozie s-a risipit, *Dunkerque* eşuase, cuirasatul *Provence* era avariat şi cuirasatul *Bretagne* explodase. Nava de linie *Strasbourg,* în ciuda minelor magnetice aruncate în pasă de avioanele de pe *Ark Royal,* reuşi să scape şi să ajungă la Toulon. A fost o luptă navală pe care englezii erau dornici să o uite; când bubuitul tunurilor încetase, 1300 de marinari francezi, până nu de mult camarazii lor de luptă, erau ucişi.

O altă formaţie importantă de nave franceze se afla la baza navală din Alexandria. Aici s-a putut evita însă, din fericire, o vărsare de sânge, datorită unui compromis favorabil, stabilit între viceamiralul Sir Andrew Cunningham şi amiralul francez Godfroy. Rezervoarele de păcură aveau să fie golite şi, în acelaşi timp, aveau să fie retrase piesele esenţiale din chiu'aşa tunurilor.

În ziua de 8 iulie, cel mai puternic cuirasat francez, *Richelieu,* era atacat la Dakar de avioane de pe portavionul englez *Hermes* şi de o vedetă cu motor care a aruncat grenade submarine pe lângă coca cuirasatului. Nava a fost

puternic avariată, dar nu s-a scufundat.

La 11 iulie, cabinetul englez de război îşi dădu acordul ca autorităţile navale franceze să fie în formate că nu se mai avea în vedere nicio altă acţiune împotriva navelor lor.

Oricât de puţin plăcută ar fi fost această operaţie, ea uşurase de o mare povară o marină engleză surmenată şi prea dispersată. Amiralul Darlan protestă: „Am fost înşelat de fraţii mei de arme. Au trădat încrederea pe care o aveam în ei”. Era, desigur, o parte de adevăr în această remarcă; dar Churchill dăduse dovadă de un mare curaj luând hotărârea respectivă. Nu este uşor să te întorci împotriva propriilor prieteni. Promisese că nimic nu-l va îndepărta de obiectivul final, înfrângerea ui Hitler. Francezii au ameninţat cu represalii, dar, în afară de câteva bombe aruncate la întâmplare asupra Gibraltarului, ei nu au întreprins nimic altceva şi şi-au rumegat în tăcere ranchiuna.

În jurnaul său, Cadogan a avut un comentariu usturător referitor la declaraţia primului ministru în Camera Comunelor:

„Ieri Winston a obţinut un triumf în Cameră în legătură cu flota franceză. Ce popor curios suntem noi! Evident, trebuia şi era vital; dar cred că ar fi trebuit să introducă în discurs şi o mică nuanţă de regret”.

Churchill vedea situaţia cu mai mu’tă claritate decât diplomatul de profesie. Ar fi fost deplasat să exprime regrete după ce ordonase flotei să arunce asupra vechiului aliat obuze de 380 de mm.

Din nefericire, operaţia „Catapult” nu a însemnat sfârşitul discordiei între Marea Britanie şi Franţa. Lunga odisee a crucişătorului *Emile Bertin* şi a portavionului *Béarn* a adus cele două ţări în pragul unei noi bătălii.

După cum am văzut, *Emile Bertin* plecasë de la Halifax la 7 iunie pentru a ambarca la Brest 254 de tone de aur. De îndată ce a fost reîncărcat, la 12 iunie, a plecat din nou, ajungând peste şase zile la Halifax; în cursul acestui voiaj, destinul Franţei era pecetluit prin dorinţa de pace a

lui Pétain. Marea Britanie preluase pe contul ei toate contractele semnate de Franţa în regim de *cash-and-carry,* şi soarta uriaşelor cantităţi de aur expediate de către aceasta în America şi în Canada era în suspensie. Comandorul Robert Battet, comandantul lui *Emile Bertin,* se afla în încurcătură, încă pe mare fiind, interceptase un mesaj prin care se anunţa că guvernul englez cerea navelor franceze să se pună sub ordinele lui Royal Navy şi nu ale autorităţilor ţării lor.

Înainte de a descarcă, Battet încerca să intre în contact cu Amiralitatea franceză. Când autorităţile portuare canadiene îi spuseră că se comandase un tren special pentru transportul aurului, el câştigă timp, declarând că echipajul său nu se odihnise de o lună şi că dorea să-i acorde o permisie de 24 de ore înainte de a-l înhăma la munca epuizantă de descărcare a metalului.

La mesajul său urgent, Battet primi următorul răspuns: „Mergeţi la Fort-de-France împreună cu încărcătura”. Battet nu era un om politic, ci doar un marinar de profesie, cu un simţ ascuţit al onoarei şi al datoriei. De aceea, a cerut imediat autorităţilor canadiene şi britanice autorizaţia de a executa ordinele primite de el, plecând spre Martinica.

Contraamiralul Bonham-Carter, care comanda grupul de escortă de la Fâalifax, îi replică că primise ordin să reţină toate navele franceze.

Battet protestă, arătând că „O astfel de atitudine este contrară tuturor tradiţiilor de onoare marinărească şi regulilor internaţionale”. El avea dreptate; dar regulile internaţionale fuseseră de mult aruncate peste bord; de când Hitler pusese în mişcare planul său de cucerire a Europei.

Battet îşi dădu seama că singura lui şansă de a ieşi din Fâalifax era de a porni liniştit sub privirile lui Royal Navy. Ceea ce şi făcu la 22 iunie, fără a cere măcar asistenţa unui pilot, în timp ce punea capul spre Martinica, constată că era urmărit de crucişătorul greu *Devonshire* şi de alte două nave engâeze. Datorită vitezei sale mult

superioare, se distanţă fără greutate de ele; în a doua zi de navigaţie la orizont nu se mai zărea nicio navă britanică. *Emile Bertin* sosi în Martinica la 24 iunie şi intră în portul Fortde-France.

Comandorul Battet nu bănuia că încărcătura adusă avea să devină punctul central într-o polemică care va irita Anglia, va implica America şi va antrena căderea şi condamnarea unuia din cei mai distinşi amirali francezi.

În ajunul sosirii crucişătorului la Halifax, portavionul *Beam* plecase din acel port având la bord 50 de bombardiere Curtiss-Wright ZBE-4. În drum spre Franţa, amiralul Darían îi dădu ordin să-şi schimbe ruta şi să meargă în Martinica. Instrucţiuni asemănătoare au fost date şi crucişătorului *Jeanne d'Arc.*

Prin sosirea celor trei nave la Fort-de-France, se crease aici o situaţie explozivă. În această insulă şi în acest port mic şi neînsemnat se aflau trei nave de război puternice, o importantă cantitate de avioane şi 254 tone de lingouri şi monezi de aur. Dacă toate acestea ar fi căzut în mâinile lui Hitler, efectul asupra urmării ostilităţilor ar fi putut fi hotărâtor.

Englezii au înţeles gravitatea situaţiei chiar înainte de sosirea lui *Emile Bertin* şi *Beam* în Martinica. În ziua de duminică 23 iunie cabinetul de război se întruni la Londra pentru a o examina, în procesul-verbal al şedinţei se poate citi:

„Primul ministru a pus accentul asupra importanţei faptului de a intra în posesia celor două nave şi mai ales a aurului. Am putea să anunţăm că aurul va fi păstrat în depozit pentru Imperiul francez; dar ele se vor bate cu siguranţă pentru a-l păstra. Crucişătorul *Dunedin* trebuie să plece urgent la faţa locului; comandantul său va lua contact cu guvernatorul din Martinica şi va încerca să-l ralieze la cauza noastră. El va trebui să supravegheze mişcările celor două nave franceze. Dacă pleacă, va trebui să le urmărească pentru a reuşi să le intercepteze. Ar putea să scape spre Dakar, care este cel mai apropiat punct de cealaltă parte a Atlanticului".

Se ştia că *Dunedin* nu era atât de puternic şi rapid ca *Emile Bertin,* dar Churchill, optimist, credea că „va ţine”.

Portavionul *Hermes* şi crucişătorul *Devonshire* urmau să fie trimise în zona Dakar pentru a intercepta navele franceze dacă ar fi încercat să ajungă în acel port.

Procesul-verbal adăuga mai departe: „Ministrul de externe spune că nu există nicio dificultate pentru a justifica confiscarea navelor. Am putea să ne fundamentăm acţiunea pe dorinţa coloniilor franceze de a continua lupta şi pe faptul că germanii le-au cerut francezilor să livreze întreaga cantitate de aur”.

Primul Lord al Mării primi un mesaj ultrasecret prin care era informat că, în caz de necesitate, va trebui să folosească forţa pentru confiscarea aurului:

„Aurul acesta aparţine guvernului francez; din clauzele armistiţiului rezultă însă că guvernul francez actual nu este decât un guvern marionetă şi că, dacă păstrează aurul, este absolut neîndoielnic că va trebui să-l livreze germanilor. Tocmai ceea ce vrem să evităm”.

Situaţia era tragică. Nu de mult, *Emile Bertin* luptase alături de Royal Navy în timpul campaniei din Norvegia şi fusese avariat de o bombă germană. Acum tunurile engleze se îndreptau împotriva lui.

A doua zi după sosirea lui *Emile Bertin* la Fort-de-France ajunse şi crucişătorul *Dunedin,* iar comandantul său anunţa cu multă curtoazie că este vorba de o „vizită de rutină”. Amiralul Georges Robert, comandant suprem în Antile, propuse imediat să se organizeze un meci de fotbal între echipajele de pe *Dunedin* şi *Emile Bertin.* Aparent, Robert părea fericit să-i primească pe marinarii englezi; în forul său interior, acesta nu avea însă deloc intenţia să se lase tras pe sioară. Aurul trebuia să rămână sub paza sa cu orice preţ.

În bătălia pentru aur, rolul bătrânului amiral cu barbişon ascuţit a rămas dintre cele mai controversate; cu privire la personalitatea sa, opinia franceză este divizată şi astăzi. Unii văd în el un adevărat patriot. Alţii îl consideră un mic tiran paranoic, direct ostil cauzei Franţei libere.

Amiralul Robert fusese pus în retragere în 1937; odată cu izbucnirea războiului, a fost rechemat şi numit comandant-şef al Atlanticului de Vest şi înalt comisar în Antile. Avea un adevărat cult pentru amiralul Darlan. În momentul în care marina engleză a atacat unităţile flotei franceze, pentru el inamicul era mai curând Anglia d: cât Germania. Ajunse să deteste Franţa liberă şi, deşi nu s-a dovedit niciodată că ar fi ajutat inamicul, supunerea sa oarbă faţă de Pétain şi Laval l-a determinat să nu admită ca avioanele, navele şi aurul ce se aflau în paza lui să fie folosite pentru a participa la eliberarea Franţei. A fost un sfârşit tragic, după o carieră frumoasă; Robert provenea dintr-o familie care, de generaţii, dăduse mulţi slujitori marinei franceze, iar el însuşi avea frumoase state de serviciu.

Când *Emile Bertin* sosi cu încărcătura de aur, Robert a fost de-a dreptul uluit de modul în care acesta era ambalat. Lăzile de lemn erau sparte, sacii şi săculeţele ce conţineau monezi se desfăceau la cusături. Ordonă să se confecţioneze de către tâmplari 8.000 de lăzi de lemn încercuite cu chingi metalice, pentru a cuprinde toată marfa.

La două zile după sosirea lui *Dimedin,* guvernatorul general britanic din Trinidad sosi cu avionul, purtător al unui mesaj personal din partea lordului Halifax. Acest document nu semăna deloc cu comentariile făcute de ministrul de externe în faţa cabinetului pentru a justifica confiscarea metalului preţios. În mesaj se arăta că britanicii erau dornici de a ajuta Martinica în dificultăţile ei şi, dacă era necesar, să ia insula în sarcina lor. Foarte firesc, doreau să ştie dacă insula rămânea fidelă cauzei Aliaţilor. Robert era însă prea şiret pentru a-şi dezvălui opţiunea.

Prezenţa lui *Dunedin* în vizită „de rutină” era deja destul de suspectă; atunci când sosi şi crucişătorul *Fiji,* comandantul acestuia se vădi destul de încurcat în a-şi explica obiectul vizitei.

Deoarece atmosfera devenea din ce în ce mai

încordată (după câte spuneau marinarii de pe *Jeanne d'Arc,* echipajul de pe *Dunedin,* prin aluziile făcute, arătau că nu este vorba numai de o vizită de rutină), amiralul Robert hotărî să trimită crucişătorul francez la Pointe-à-Pitre.

La 1 iulie, printr-o întâmplare, planurile engleze au fost cunoscute, ca şi obiectul vizitei lor. Un medic francez instalat la Fort-de-France fusese invitat la dejun de către amici britanici, în insula vecină, Sainte Lucia. În timpul prânzului află că navele engleze trebuiau să atace peste două zile atât pe *Emile Bertin* cât şi *Béarn*-ul, apoi trebuiau să scufunde *Jeanne d'Arc ce* se afla la Pointeà-Pitre.

Extrem de alarmat de această revelaţie, doctorul se scuză şi plecă repede ia bordul iahtului său. Când povesti însă cele auzite, nimeni n-a vrut să-l creadă şi nu s-a luat nicio măsură pentru a se opune vreunui atac.

Acţiunea era prevăzută ca făcând parte din operaţia „Catapult" şi, atunci când ştirea despre agresiunea de la Mers-el-Kébir a sosit în Martinica, povestea doctorului Pory a fost confirmată în întregime. Amiralul Robert decretă starea de alarmă în Antile; el i-a ordonat lui Rouyer, care se afla la Pointe-à-Pitre să debarce cele paisprezece avioane şi să fie gata de a se apăra împotriva oricărui atac. În acelaşi timp, s-a adresat crucişătoarelor *Fiii* şi *Dunedin,* rugându-le să părăsească imediat apele franceze.

De fapt, atacul nu a avut loc datorită intervenţiei preşedintelui Roosevelt. Deşi aproba acţiunea împotriva flotei franceze din Mediterana, o operaţie în Martinica ar fi fost cam prea apropiată de coastele americane. Cordell Hull, secretând de stat al Statelor Unite, spuse acest lucru foarte deschis lordului Lothian la Washington:

„Guvernul meu este foarte îngrijorat de o eventuală evoluţie a situaţiei în Martinica, care ar fi indezirabilă. Marina noastră de război are impresia că englezii ar putea să confişte navele franceze şi să ocupe Martinica cu forţe militare. Dacă s-ar întâmpla aşa, ar rezulta de aici

dificultăţi între guvernul dumneavoastră şi al meu".

Marea Britanie avea destule dificultăţi şi fără a-şi mai crea complicaţii cu America. Churehill fusese obligat să recunoască că aurul îi scăpa printre degete şi că nu părea să existe vreo şansă de a pune mâna pe el. Cele două crucişătoare engleze au fost rechemate.

Soarta aurului, a avioanelor şi a navelor depindea aşadar de Statele Unite. Americanii, cu o diplomaţie fermă, sprijinită pe manifestarea forţei lor, au reuşit să diminueze tensiunea, asigurându-se în acelaşi timp că nu se va întreprinde nimic pentru a ajuta efortul de război al Germaniei.

La 4 august, sosi în Martinica amiralul Greens Iade, comandantul-şef al forţelor americane din Caraibe, al căror cartier general se afla în Puerto Rico. Într-o discuţie cu amiralul Robert, îi aminti acestuia că Statele Unite răspundeau de securitatea întregii regiuni şi că pentru ele era esenţial ca Anúlele să rămână neutre. El a cerut să fie informat despre toate mişcările navelor de război franceze şi ca un observator naval american să fie instalat la Fort-de-France. Demersul său a fost mai curând conciliant decât autoritar; era vorba de o cooperare ce ar fi fost recompensată. Dacă amiralul Robert îşi dădea acordul, Statele Unite ar fi vegheat ca relaţiile comerciale dintre insulele franceze şi metropolă să poată fi menţinute şi ca i uruiturile esenţiale, ca, de pildă, păcura pentru nave, să le parvină.

Amiralul Robert era gata să accepte în parte cererile americanilor, dar atunci când amiralul Greenslade continuă, arătând că primise ordinul de a cere înapoi cele 110 avioane ce se aflau pe *Beam* şi pe *Jeanne d'Arc,* avioane vândute de Statele Unite Franţei, bătrânul marinar francez rămase inflexibil. Aparatele fuseseră cumpărate în regim de *cash-and-carry* şi aparţineau Franţei. De altfel, dacă ar fi mers în Franţa, ar fi fost deja în mâinile germanilor. În paza sa, se aflau în deplină securitate. El dezvoltă acelaşi raţionament şi în ce priveşte aurul; considera că este mai bine adăpostit în subsolurile

fortului Desaix decât sub control germanic. Rolul său, adăuga amiralul pe un ton dezarmant, era de a acţiona ca bancher al poporului francez căruia i se va restitui acest aur la terminarea războiului.

Pentru un marinar, Robert se dovedea iscusit diplomat. Cu toate că fidelitatea sa politică era suspectă, declaraţiile lui puteau fi atribuite patriotismului. Pentru a-şi dovedi bunele intenţii, îl invită pe Greenslade să viziteze fortul Desaix spre a-l convinge că aurul se află în securitate desăvârşită şi-i promise că observatorul american ar putea să inspecteze tot ce doreşte. După aceea respinse cu mare curtoazie sugestia lui Greenslade de a instala o bază navală americană în Martinica. Cu multă fineţe, şi fără a-şi dezvălui prea mult obedienţa faţă de guvernul de la Vichy, îi răspunse: „Desigur că nu. Dacă aş accepta, este evident că germanii ar profita de ocazie pentru a cere o «compensaţie» de acelaşi fel. Poate la Dakar. Ar fi oare în avantajul dumneavoastră?" Cu toate acestea americanii au menţinut o blocadă de fapt asupra insulei, pentru a se asigura că navele de război şi aurul vor rămâne acolo unde erau. Şi situaţia a rămas staţionară lună după lună.

În faţa poziţiei Americii: „Jos mâinile!"

Churchill se înclină, cu toate că Martinica nu putea să iasă complet din preocupările sale. Asupra acestui subiect reveni şi într-o scrisoare către Roosevelt:

„Dumneavoastră deţineţi cheia insulei Martinica, unde se ştie că se găsesc 20 de nave franceze, 4.500 de marinari, dintre care mulţi ar vrea să se unească cu Franţa liberă, aurul de pe *Emile Bertin* şi 100 de avioane de luptă americane care, contrar celor ce se spun, se pare că sunt menţinute în stare bună de funcţionare".

Când Churchill află că americanii îşi propuneau să adopte faţă de Robert o atitudine mai dură, el scrise generalului Ismay, şeful militar al secretariatului cabinetului de război:

„Care este situaţia în Martinica? Cele 50.000.000 de lire aur se mai află acolo? Care sunt forţele franceze

prezente? Cred că Statele Unite ar putea să preia controlul asupra Martinicăi pentru ca insula să nu poată fi folosită ca bază pentru submarinele germane”.

Ceea ce îi atrăsese atenţia era faptul că Germania îşi propunea să utilizeze aurul pentru a cumpăra în Indochina cauciucul de care ducea lipsă, precum şi faptul că America îşi reînnoia cererea pentru o bază aeronavală în Martinica în vederea completării liniei sale de apărare între Atlantic şi Canalul Panamá. Robert rezistă şi de această dată; el refuză să livreze americanilor aurul.

Criza ajunse la paroxism în primăvara anului 1943, când Africa franceză intră din nou în război şi Comitetul francez de eliberare se instală la Alger. Amiralul Robert nu s-a raliat cauzei aliate; atunci America rupse relaţiile diplomatice cu el, şi germanii, convinşi că insula nu ar mai putea suporta o blocadă prelungită, au cerut guvernului de la Vichy să-i comunice lui Robert: „Trebuie să faceţi în aşa fel încât navele să nu cadă pentru nimic în lume intacte în mâinile Statelor Unite”. Puţin după aceea, Laval a intervenit personal, ordonând lui Robert să sabordeze bastimentele. A doua zi, pe baza unor noi instrucţiuni din partea germanilor, Laval i-a cerut să scufunde aurul în mare. Amiralul, care devenise maestru în arta şireteniei şi a tergiversării, nu a făcut nimic. A cerut un răgaz, spunând că, în cazul în care americanii ar ataca, navele vor fi sabordate, avioanele distruse şi aurul scufundat.

Atunci când presa şi posturile de radio au început să facă caz de zvonurile privitoare la o iminentă debarcare a americanilor în Antilele franceze, guvernul de la Vichy a insistat ca Robert să execute ordinele. El a ignorat pur şi simplu mesajele primite.

Iar când Pétain şi-a reînnoit presiunile, amiralul a făcut un gest simbolic, dând foc la câteva avioane care nu mai erau apte de funcţionare. Portavionul *Beam* şi patru petroliere au fost trase la ţărm şi înecate parţial, dar erau departe de a fi nerecuperabile. Robert a informat guvernul de la Vichy, justificând totodată de ce cruţase celelalte nave, precum şi aurul. El spunea că se teme de o revoltă

şi, prin urmare, trebuia să păstreze mijloacele pentru a proteja familiile francezilor leali. Prin aceasta el înţelegea partizanii guvernu'ui de la Vichy. Navele *Jeanne d'Arc* şi *Emile Bertin* trebuiau menţinute în stare de mers, în vederea evacuării familiilor. În acelaşi timp, Robert l-a asigurat pe Pétain că nu va permite americanilor să pună mâna pe nimic.

Încăpăţânatul şi îndârjitul amiral nu era lipsit de apărători care vedeau în el un patriot îndrăzneţ şi temerar. După apologeţii săi, aceasta se dovedi când crucişătorul *Montcalm* se prezentă la Fort-de-France în primăvara anului 1946 pentru a prelua aurul şi a-i duce la Cherbourg. 300 de militari antilezi încărcară cele 8.000 de lăzi cu lingouri şi monezi, primind ca recompensă 5. litri de rom şi 20 de kilograme de zahăr fiecare.

Un tren special aştepta la Cherbourg pentru a transporta aurul la Paris. Ca expresie a justiţiei imanente, tocmai prizonierii de război germani au fost de corvoadă pentru operaţia de transbordare.

Pentru mulţi francezi amiralul Robert apăru ca un erou. Datorită lui, Franţa poseda o mare cantitate de metal preţios, care avea s-o ajute să renască, precum pasărea Phoenix, din ruinele ocupaţiei şi să-şi reconstruiască economia şi industria.

Dar, deşi apreciau revenirea aurului, alţi francezi nu erau impresionaţi de argumentele lui Robert. Pentfü ei, acesta nu era un salvator, ci un trădător. El a fost trimis în judecată în faţa înaltei Curţi. Procurorul a recunoscut că nu dăduse ajutor activ inamicului, dar că nu se făcuse nimic pentru a pune la dispoziţia Franţei libere resursele ce se aflau în posesia sa. Obedienţa oarbă faţă de Vichy se prelungise în mod absurd şi întreaga sa conduită fusese îndreptată împotriva Aliaţilor şi împotriva generalului de Gaulle.

Amiralul, arogant şi provocator, şi-a manifestat dispreţul faţă de capetele de acuzaţie, susţinând cu multă elocinţă că acţiunea sa era pe deplin justificată. Dar, pe măsură ce se desfăşura procesul, înşişi partizanii săi au

început să aibă îndoieli, în mai multe rânduri, refuzase să se alăture forţelor navale franceze libere, iar supunerea sa faţă de Pétain nu s-a dezminţit niciun moment. În plus, el susţinuse întotdeauna fără rezerve pe Laval, omul detestat.

Teama de o revoltă la care făcea aluzie era în întregime motivată de propriile sale acţiuni. Într-adevăr, după cum s-a arătat în faţa înaltei instanţe, majoritatea populaţiei dorea să lupte alături de Aliaţi. Robert reprimase însă cu brutalitate orice manifestări în acest sens. Chiar după victoria din Tunisia, el respinsese un apel personal al generalului de Gaulle. Acuzaţia arăta că, departe de a se fi comportat ca patriot, aşa cum voia să se prezinte acum, Robert instaurase în insulă echivalentul unei poliţii de stat care acţiona cu brutalitatea şi cruzimea Gestapoului.

După cum afirma procurorul, comportamentul său a fost atât de despotic, încât era suficient ca cineva să facă semnul V sau să rupă un portret al lui Pétain pentru a fi trimis pe mai mulţi ani în Colonie penitenciară. Nu era loc pentru disidenţi; populaţia trebuia să jure credinţă lui Pétain.

Când, în sfârşit, a cedat locul, după ce promisese că va preda succesorului său aurul şi navele, şi-a retras promisiunea şi a refuzat să recunoască persoana numită de generalul de Gaulle, pretinzând că acesta era un uzurpator.

De fapt, amiralul Robert, pe atunci în vârstă de şaptezeci şi doi de ani, nu avea altă apărare decât ceea ce avocatul prezentase ca o supunere oarbă faţă de guvern. Într-un anumit sens, atitudinea sa nu era prea diferită de aceea a şefilor militari ai lui Hitler, care au încercat să-şi justifice atrocităţile spunând că „nu făcuseră decât să execute ordinele”. În cele din urmă, avocatul s-a mărginit să ceară doar circumstanţe atenuante. Iar amiralul n-a contribuit cu nimic la ameliorarea situaţiei sale, prin atitudinea sa arogantă, prin refuzul încăpăţânat de a admite că s-ar putea reproşa ceva comportamentului său.

Cu toate acestea, judecătorii, deşi l-au declarat

vinovat, au vrut să dea dovadă de oarecare clemenţă ţinând seama de vârsta şi statele sale de serviciu. Rezultatul a fost, fără îndoială, cea mai grea sentinţă care putea să-l lovească pe bătrânul ofiţer de marină, căci era echivalentă cu o dezonoare publică. El a fost condamnat la pierderea pe viaţă a drepturilor civile, la zece ani de muncă forţată, însă fără confiscarea bunurilor sale private. Practic, vârsta înaintată i-a cruţat de a-şi îndeplini pedeapsa.

Adevărata tragedie a amiralului Robert a fost aceea a unui ofiţer valoros, a cărui judecată a fost întunecată de mistica supunerii pasive faţă de puterea instituită.

Aurul de pe *Emile Bertin* a jucat un rol vital în redresarea Franţei, dar pentru mulţi francezi ei reprezenta un tezaur impur. Ar fi preferat să îi fost utilizat în lupta împotriva Germaniei.

Problema aurului din Martinica a însemnat doar unul din numeroasele episoade similare ce au rezultat din evacuarea rezervelor metalice ale Franţei. În savana din împrejurimile Dakarului erau ascunse 1 200 de tone, din cauza cărora era să izbucnească un conflict major între guvernul francez de la Vichy şi Germania. În afară de aceasta, mai exista şi problema spinoasă a sorţii aurului ce fusese expediat în America şi în Canada, în comparaţie cu acesta, aurul de pe *Emile Bertin* apărea oarecum ca partea vizibilă a unui aisberg.

Atunci când Marea Britanie şi-a evacuat propriile rezerve de metal, 70.000.000 de lire aur aparţineau Franţei şi au fost depuse la Banca Canadei în numele Băncii Angliei. Suma aceasta, importantă în sine, era slabă în comparaţie cu marile cantităţi pe care francezii le transferaseră dincolo de Atlantic înaintea armistiţiului şi care erau deţinute de Banca Canadei şi de Federal Ăeserve Bank din New York. La constituirea guvernului de la Vichy, preşedintele Roosevelt ordona îngheţarea tuturor bunurilor franceze în Statele Unite.

Se crease astfel o situaţie curioasă. Franţa, aflată în afara luptei, dispunea de fonduri nelimitate; în timp ce

Marea Britanie, care lupta singură împotriva Axei, se afla în pragul falimentului. Se apropia cu mari paşi momentul în care ea nu şi-ar mai fi putut procura dolarii necesari pentru a plăti enormele comenzi de armament făcute în regim de *cush-and-carry.* Cel mai exasperant era faptul că Anglia plătea totodată armele comandate de francezi.

Exista o soluţie gata pregătită: aceea de a folosi aurul Franţei. Tezaurul a propus ca el să fie vândut către Banca Angliei, care ar păstra contravaloarea în lire sterline, ca gar… n i; până la finele războiului. Nu este de mirare că guvernul francez nu s-a arătat de acord; el cerea să fie plătit în dolari. În Franţa, sentimentul general era că Marea Britanie va fi în curând învinsă şi că lira nu va mai avea nicio valoare. Din punctul de vedere englez însă, cererea Franţei era inacceptabilă; era contrară scopului urmărit. Tocmai de dolari ducea lipsă Anglia.

Într-un memorandum confidenţial privind aurul francez deţinut de Banca Angliei, Waley, expert al Tezaurului, declara fără ocolişuri: „Dat fiind că nu avem mijloace de a comunica cu Banca Franţei, suntem liberaţi de obligaţia de a-i spune ce facem cu aurul său. Poate că aşa este bine”.

Nici dl. Pinsent, consilier economic la ambasada Marii Britanii din Washington nu se opunea adoptării unor metode cam întortocheate pentru a putea folosi o parte din metaul francez, într-o scrisoare către Tezaur, adresată lui Sir Frederick Phillips, el ridică problema de a-l topi ca să-l poată trece drept aur englez.

„Procedeul poate să apară cam nedelicat, dar nu consider că aceasta trebuie să ne oprească. Necesitatea de a folosi acest aur pentru continuarea războiului şi, între altele, pentru eliberarea finală a Franţei este atât de presantă, încât trebuie să ne eliberăm de un fel de legalism îngust”.

Chiar dacă ideea ar fi fost pusă în practică, ea n-ar fi procurat decât un răgaz momentan. Nu se putea ignora însă şi un alt asp: et al problemei; o mare cantitate din acest aur se afla în Canada, unul din aliaţii cei mai

credincioşi ai

Angliei, Canadienii nu ar fi mea rău impi – dnnaţi aflând că Anglia se pregăteşte să-l confişte.

Churchill şi-a dezvăluit jocul faţă de Macv nzte King, primul ministru al Canadei, sugerându-i se uţia ca acest aur să intre sub Sechestrul bunurilor inamice. Mackenzie King i-a arătat, pe bună dreptate, că Franţa nu era un inamic.

Pentru a justifica folosirea aurului francez, Churchill a trebuit să-şi desfăşoare întreaga putere de convingere. El a explicat că resurse!" Angliei în metal şi în valori negociabile erau mult mai slabe la origine decât se bănuia în general. Ceea ce mai rămăsese, abia dacă ajungea să plătească ultimele comenzi făcute în Statele Unite şi nu permitea să se ajungă până în 1941.

„Păstrarea aurului blocat în loc de convertirea lui în lire nu ar aduce niciun beneficiu Băncii Franţei, dar ar fi foarte prejudiciabilă pentru efortul de război al Imperiu'ui. Naţiunea franceză nu are altă speranţă decât victoria pentru care luptăm noi".

Argumentele britanice erau foarte puternice, într-adevăr, angajamentele Angliei fuseseră agravate prin preluarea contractelor franceze pe contul său.

„Consecinţa acestui fapt a fost că resursele noastre în aur şi în dolari ai Statelor Unite au scăzut în aceste ultime săptămâni într-un ritm mult mai rapid decât înainte şi a devenit clar că ele vor fi epuizate mult mai curând decât credeam până nu de mult".

Numeroşi americani primeau cu destul scepticism aluziile repetate ale Marii Britanii referitoare la starea ei financiară. Ei se întrebau cum era posibil ca Regatul Unit, care înainte de izbucnirea conflictului avea resurse de 4 860 de milioane de dolari, să se găsească acum fără Hehiditäţi? Se iveau bănuieli că Marea Britanie camufla adevărul, plângându-se de sărăci". Din nefericire, nu era vorba de o înşelătorie; era tristul adevăr.

O privire aruncată pe jurnalul lui Gadogan arată cât de critică era situaţia. În jurul Crăciunului anului 1940, el

ceruse să se întâlnească cu Sii R.N.V. Hopkins, de la Tezaur, pentru a discuta despre „dificultăţii noastre financiare din Statele Unite”. Diplomatul arată că s-au întreţinut despre „aurul olandez şi belgian pe care trebuie să încercăm să-l luăm”.

Această atitudine poate fi calificată de banditism la drumul mare, dar germanii făceau exact acelaşi joc cu aurul din ţările ocupate.

În esenţa lor, argumentele lui Churchill erau inatacabile. Marea Britanie era aproape ruinată, în timp ce Franţa rămânea bogată. La ce folosea însă acest aur neîntrebuinţat dacă Franţa trebuia să rămână sub cizma ocupantului? Idrea de a folosi aurul pentru eliberarea sa viitoare sau pentru onorarea contractelor pe care le semnase nu era deloc neraţională. Dacă Franţa nu ar fi fost înfrântă, aurul ar fi făcut parte din tezaurul de război al Aliaţilor şi ar fi fost utilizat pentru continuarea luptei.

Toate aceste argumente erau însă de ordin moral. Se putea găsi oare o justificare legală pentru a se pune mâna pe aur? Churebill credea că da. Dat fiind că, din punct de vedere fizic. Banca Franţei se găsea situată pe teritoriu1 ocupat de inamic, i se aplică legea despre traficul cu inamicul. Este adevărat că germanii aveau să folosească ocazia pentru a slăbi tot mai mult relaţiile franco-engleze, prezentând această acţiune în faţa lumii ca un adevărat jaf. Era însă un risc ce trebuia asumat, altfel Marea Britanie se afla în pericol de a fi înfrântă.

În acest sens, Churchill remarca faţă de primul ministru canadian:

„Fie că guvernul francez actual se împacă cu ideea, fie că nu, în ambele cazuri mi se pare just ca aceasta grămadă de aur aflată sub jurisdicţia noastră să fie cumpărată şi să folosească cauzei comune. Sunt dornic să fac acest lucru imediat, ca o acţiune normală decurgând din legile despre comerţul cu duşmanul”.

Totuşi, abia în februarie 1941 aurul a fost transferat sub Sechestrul bunurilor inamice. Înainte de aceasta, se desfăşurase perioada cea mai crucială a războiului, timp în

care supravieţuirea Angliei a atârnat doar de un fir. Ieşirea depindea în mare parte de Roosevelt, şi Churchill aştepta cu îngrijorare să afle dacă prietenul său credincios va obţine un al treilea mandat prezidenţial.

În aşteptarea rezultatului, bătălia hotărâtoare a Marii Britanii avea să înceapă. Ca preludiu, Churchill a ordonat începutul acţiunii de transferare a bogăţiei naţionale spre Canada. Această încărcătură, de o valoare inestimabilă, a primit unul din numele cele mai ciudate – „fish" (peşte).

EVACUAREA AVUŢIEI MARII BRITANII

Vineri, 21 iunie 1940, Alexander Craig, un bărbat înalt, cu ochelari pe nas şi cu aspect profesoral, funcţionar la controlul schimburilor de la Banca Angliei, de pe Threadneedle Street, spunea cu voce calma soţiei sale Marjorie „Duminică vom pleca în Canada". Această ştire o surprinse atât de mult, încât abia reuşi să răspundă: „Dar, dragul meu, ce vom face cu casa?" „Alex" Craig lucra la bancă din 1919, şi soţia sa accepta cu stoicism faptul notoriu că funcţionarii de la Banca Angliei erau prea puţin dispuşi să vorbească despre munca lor. De data aceasta însă, considera că avea drept la ceva mai multe amănunte. Şi totuşi soţul refuză să-i dea explicaţii asupra motivelor plecării lor; se mărgini să adauge că el va pleca primul şi că familia – Marjorie şi cele două fiice, Denise şi Shirley, în vârstă de unsprezece şi şapte ani – îl va urma pe o altă navă.

Marjorie Craig nu mai insistă, căci în ultima vreme soţul său părea deosebit de preocupat. Luase obiceiul să doarmă la birou, pe un pat de campanie. „Avem de făcut o muncă de reorganizare", explica Craig. Şi într-o seară, în salonul confortabilei case din Carshalton Beeches, ea îşi văzu soţul, în general puţin amator de îndeletniciri manuale, desenând pe hârtie modele de cutii şi lăzi de lemn. Întrebându-l despre ce este vorba, el îi răspunse: „Încerc să desenez mici cutii pentru a transporta unele lucruri".

«După care rămase mut ca un peşte. Majoritatea femeilor cu copii mici ar fi fost încântate să plece spre relativa securitate a Canadei, căci fiecare ştia că Anglia putea să fie invadată în orice moment. Dar Martorie avea un oarecare sentiment de culpabilitate; îi displăcea să fie acuzată că-şi abandonează patria şi suferea că nu putea să dea o explicaţie plauzibilă numeroaselor prietene din vecinătate în legătură cu plecarea. Abia după multă vreme a aflat cauza acestei deplasări brutale şi total neaşteptate.

Doamna Craig îşi aminteşte: „A fost un zor infernal; Alex a plecat fără să ia aproape nimic cu el. Îmi aduc aminte că îi spuneam: «Acolo n-o să aveţi mulţi bani»”. Dar zâmbetul fin al soţului rămase pentru ea enigmatic.

Alexander Craig era legat prin secret; nu putea să-i spună că fusese însărcinat să execute cea mai mare lovitnă pe care o încercase vreodată cabinetul de război al lui Churchill. El trebuia să conducă mica echipă de experţi ce aveau să traversez? Atlanticul ducând rezervele de aur ale băncii şi o enormă cantitate de titluri americane şi străine negociabile în dolari. Era o sarcină cumplit de grea, mai a es pentru un om care-şi oetrecuse cea mai mare parte a vieţii profesionale într-un calm desăvârşit. Micile crochiuri pe care le desena în salonul său erau destinate confecţionării unui ambalaj adecvat pentru transportul miilor de titluri.

Implicaţia lui Craig începuse într-o seară, cu câteva zile mai înainte, când, după căderea Parisului, fusese convocat, împreună cu patru din colegii săi, în sala de consiliu a băncii. Guvernatorul îi întrebase dacă erau gata să întreprindă o misiune foarte secretă, de care depindea în mare parte soarta ţării. Cei cinci bărbaţi au acceptat fără ezitare şi abia atunci au fost puşi la curent. În afară de aur, ei trebuiau să acţioneze în calitate de conservatori ai titlurilor şi acţiunilor ce aparţineau cetăţenilor şi firmelor britanice.

În timpul incredibil de scurt de zece zile, toate valorile americane şi canadiene fuseseră reunite şi remise Băncii Angliei. În plus, mai exista o enormă cantitate de

alte titluri străine care, la nevoie, puteau fi vândute pe dolari. Principalele bănci ale ţării participaseră la colectarea titlurilor, care s-a putut efectua în cel mai mare secret, datorită unei legislaţii puţin cunoscute, dar foarte înţelepte, votată la începutul războiului; legea numărul 1939 asupra titlurilor.

La această imensă sarcină, alături de Craig participau Harold Kent, Leslie Phelps, Charles Hamilton şi Harold Forrest, cărora li s-a acordat, de asemenea, foarte puţin timp pentru a-şi face anumite pregătiri, înainte de a întreprinde o călătorie ce avea să-i ţină departe de Anglia în tot restul războiului.

Harold Forrest, retras actualmente în Suffolk, unde unele din lăzile ce au servit la transportul titlurilor îi servesc acum la păstrat sculele de grădinărit, ne-a povestit:

„Lucram la serviciul titluri străine, când am fost întrebat dacă eram gata să plec în Canada într-un timp foarte scurt. Îmi amintesc ce alergătură nebunească a fost pentru a obţine un paşaport. Am plecat cu hainele pe care le purtam în mod obişnuit la birou; erau cât se poate de nimerite pentru Threadneedle Street, dar cu totul nepotrivite pentru o traversare a Atlanticu'ui la bordul unei nave de război".

Caracterul urgent al misiunii poate fi judecat şi după faptul că echipa băncii îndeplinea prima etapă a călătoriei sale într-o duminică dimineaţa. Trebuia să se întâmple cel puţin o catastrofă naţională pentru ca funcţionarii acestei instituţii să se deranjeze în zi de duminică.

Doamna Craig îşi aminteşte că soţiile micului grup s-au întrunit la un pahar, într-un hotel din Londra, înainte de a-şi conduce soţii la trenul de Glasgow şi de a pleca apoi la Liverpool, unde aveau şi ele să se îmbarce pe *Duchess of Athol,* pachebot de lux ce făcea curse pe Atlantic de la începutul războiului. Doamna Craig povesteşte: o

„Era o asemenea agitaţie, încât nici n-aveam timp să mă întreb despre cauza acestui du-te-vino. A trebuit să telefonez pe loc profesoarei copiilor, pentru a-i spune că

plecau în Canada. După aceea am făcut în goană turneul părinţilor şi prietenilor pentru a-mi lua rămas bun. Bagajul la care aveau voie cele două fiice ale mele era atât de limâtat, încât n-au luat decât ursuleţul de pluş şi cartea preferată”.

Craig şi echipa sa, care aveau dreptul doar la câte o valiză fiecare, s-au prăbuşit epuizaţi pe locurile rezervate în trenul de Glasgow, întrebându-se cu anxietate ce soartă îi aşteaptă pe ei şi familiile lor.

În momentul în care trenul pleca din gara londoneză, vagoane plumbuite, păzite cu străşnicie, se îndreptau în secret către aceeaşi destinaţie, spre golful Clyde. Erau încărcate cu sute de lăzi, fiecare conţinând patru lingouri de aur, şi cu cutii de dimensiuni mai mici, umplute cu titluri de mare valoare.

Legată la un cheu din portul scoţian Greenock, nava *Emerald.* veteran al transportului precedent de aur, avea să joace rolul de navă-pilot, în cea mai mare acţiune de transport de bogaţii din istoria umanităţii. A doua zi după plecarea din Londra a lui Craig şi a echipei sale, la ora 18, echipajul crucişătorului încărcase la bord 2 229 de lăzi cu lingouri, în valoare de 30.000.000 de lire, şi aproape 500 de lăzi conţinând, la cea mai slabă evaluare, titluri în valoare de 500.000.000 de lire. Această estimare era însă departe de valoarea lor reală; era vorba doar de valoarea nominală, şi nu de cota lor la bursă. După cum a povestit Craig în 1975, cu puţin înainte de a muri: „Nimeni nu cunoştea valoarea exactă a titlurilor. Mă îndoiesc foarte mult ca Banca Angliei să fi avut o cifră exactă”. Ceea ce a explicat de altfel şi Forrest: „O acţiune având valoarea nominală de 100 de lire putea să aibă o valoare de 300 de lire pe piaţă”.

Aurul fusese depozitat în magaziile de muniţii ale navei, în timp ce cutiile cu titluri erau împrăştiate în toate colţurile şi ungherele. Până şi salonul comandantului era plin.

Chiar de la început, echipajul de pe *Emerald* nu avea niciun fel de îndoială privind natura încărcăturii

transportate. În afară de faptul că lăzile aminteau ceva cunoscut, s-a mai produs un incident cu totul edificator. În timpul încărcării, câteva lăzi au căzut şi s-au deschis, răspândind pe podeaua magaziei strălucitoarele lingouri. Marangozul[10] de pe vas, trimis să repare lăzile, fiind, întâmplător, şi un bun desenator, a redat incidentul mv-un desen umoristic. El reprezenta un marinar care se uita la o ladă spartă scărpinându-se în cap, în timp ce comisarul de bord striga: „Aruncaţi-o! Nu le păstrăm decât pe cele bune!”

La comanda lui *Emerald* se putea vedea acum un comandant nou, comandorul Francis Flynn. El îl înlocuia pe comandorul Agar, care lucra la proiectul ultrasecret al operaţiei „Lucid”, variantă modernă a navelor incendiatoare ale lui Drake, care pârliseră barba regelui Spaniei”. De data aceasta însă, trebuia arsă mustaţa lui Hitler. Comandorului Agar i s-a încredinţat misiunea să dea foc Mării Mânecii în caz de invazie. El numea operaţia „o frigare pentru nemţi”.

În seara de 23 iunie, comandantul Flynn, un bărbat îndesat, cu faţa bronzată şi cu ochi albaştri ca oţelul, dădea ordinul de a desface parâmele, cu o voce fermă şi fără să manifeste câtuşi de puţin îngrijorarea pe care o resimţea faţă de misiunea grea ce-i revenea atât lui, cât şi echipajului. Trebuia să evite cu orice preţ haitele de submarine înşirate de-a lungul drumului pe care se deplasau convoaiele din Atlantic. Nu se simţea deloc reconfortat la gândul că numai în luna în curs inamicul scufundase în Atlanticul de Nord vase cu un tonaj total de 300.000 de tone.

Comandantul Flynn povestea mai târziu: „Am plecat de pe Clyde în cursul nopţii, cu prognoză de vreme foarte proastă. De-a lungul coastelor scoţiene marea nu era prea rea, dar devenea din ce în ce mai furioasă pe măsură ce ne apropiam de extremitatea nordică a Irlandei”.

Escorta lui *Emerald* era compusă din patru

---

10 Dulgher specializat în prelucrarea lemnăriei pentru nave sau ambarcaţiuni de lemn. — *Nota trad.*

distrugătoare comandate de Philip Vian, aflat la bordul distrugătorului *Cossack,* care se acoperise de glorie cu ocazia abordajului lui *Altmark,* la începutul războiului. Pentru ca *Emerald* să fie protejat la plecarea de pe Clyde, Vian, cu preţul unor mari riscuri, şi-a lansat nava cu o viteză de 30 de noduri, într-o ceaţă extrem de groasă.

Dublând extremitatea nordică a Irlandă şi ajungând în apele oceanului, convoiul a intrat într-o furtună violentă; *Emerald* era asaltat de valuri uriaşe. Micile distrugătoare dispăreau din câmpul său vizual când etrava lor plonja în fundul valurilor şi când crestele spumegânde le înghiţeau puntea de comandă şi suprastructura. Era un adevărat chin pentru oamenii de veghe zgribuliţi în mantalele lor ude, ca şi pentru cei ce se aflau la posturile de luptă.

Îmbrăcat cât se poate de nepotrivit cu pardesiul său de oraş, Alexander Craig, agăţat de o balustradă, contempla spectacolul de groază. Acestui om al uscatului i se părea că nicio navă nu poate să înfrunte, fără a se scufunda, furia unui ocean atât de dezlănţuit. Încrederea sa a fost şi mai puternic zdruncinată, când comisarul de bord, căpitanul comandor Thatcher, i-a anunţat cu un aer detaşat: „Comandantul a primit chiar acum două mesaje de la Amiralitate, anunţând că ne aşteaptă două submarine germane”.

Cum furtuna se înteţea, distrugătoarele de escortă au fost obligate să-şi reducă viteza. Vian semnala comandantului Flynn că, pentru a putea să protejeze mai departe crucişătorul, distrugătoarele trebuiau să meargă în drum drept, în timp ce *Emerald,* în urma lor, ar trebui să facă zigzaguri.

„Marea devenea însă din ce în ce mai rea, povestea comandantul Flynn, şi a redus în asemenea măsură viteza distrugătoarelor, încât am fost obligat şi eu să reduc viteza mea în mod periculos pentru securitatea noastră. Nu ne îndoiam de prezenţa submarinelor germane, şi am căzut de acord că era mai înţelept pentru navele de escortă să se întoarcă la bază, astfel încât să pot continua cu o viteză bună. Am dat ordin ca *Emerald* să ia viteza de 22 de

noduri. La această viteză, unui submarin i-ar trebui mult noroc pentru a se plasa într-o poziţie de atac favorabilă, şi încă şi mai mult pentru a-şi lansa torpilele cu suficientă precizie”.

De pe comanda lui *Cossack,* proiectorul de semnalizare clipi un mesaj de drum bun, şi distrugătoarele puseră capul spre Anglia. Astfel, rămas singur şi fără escortă, pentru a efectua fără incident traversarea, crucişătorul nu mai dispunea decât de viieza lui şi de speranţa în şansă.

Navele de război nu sunt concepute pentru a primi pasageri; Craig şi colegii săi au trebuit să doarmă unde s-a nimerit. Craig pusese o saltea pe duşumea, în salonul comandantului, ceea ce era un avantaj, căci în felul acesta avea permanent sub ochi o parte din titluri.

Forrest şi ceilalţi împărţeau cabinele unor locotenenţi de bord, unde dormeau tot pe salte e întinse pe duşumea. Dar de îndată ce s-au culcat ca să doarmă, ruliul şi tangajul, care nu mai conteneau, i-au aruncat fără ceremonie pe podeaua cabinelor. Ca prin minune, nimeni nu a fost serios rănit, deşi uneori mişcările crucişătorului erau atât de violente, încât lăzile cu lingouri se deplasau în interiorul magaziilor de muniţii.

În sfârşit, vântul a mai slăbit: a patra zi, marea devenise mai calmă şi echipajul navei hotărî că sosise timpul să demonstreze oaspeţilor că viaţa la bord nu era permanent supusă mării. După ce marinarilor le trecuseră orice simptome de rău de mare, ei l-au invitat pe Craig şi pe colegii lui la un concurs de săgeţi, sub punte. Dar, chiar pe un ocean relativ calm şi cu un vânt slab, funcţionarii băncii nu aveau deprinderea vieţii pe mare pentru ca să poată nimeri o ţintă cu o mică săgeată ascuţită. „Nu ne puteam obişnui cu mişcările navei, care avea un puternic balans. Dacă ne era imposibil să nimerim planşa pe care era fixată ţinta, ce să mai spunem de ţinta propriu-zisă? A fost cea mai nebunească partidă de săgeţi pe care am jucat-o vreodată, dar a fost, într-adevăr, foarte amuzantă”, povestea mai târziu Kent.

După aceea, Craig şi echipa sa s-au dedat a ocupaţii mai puţin dificile, precum jocul de cărţi – svhist, bridge – sau lectura.

Harold Kent, fost ofiţer în armată, şi-a exprimat mirarea şi admiraţia resimţită de el şi de colegii lui faţă de modul în care marinarii au continuat să lucreze în condiţii atât de penibile:

„Eram foarte interesat de metodele folosite de marină în larg. Totul se făcea într-un mod atât de liniştit şi de ordonat, încât cu greu îţi imaginai că eram în război şi că nava se afla într-un pericol continuu. Din timp în timp, ziua ca şi noaptea, comandantul dădea ordinul: «La posturile de luptă!» Nu am văzut nicicând ceva asemănător. Într-un moment, aproape într-o clipită, fiecare membru al echipajului era la postul său. Crucişătorul începea atunci să trăiască cu o deosebită intensitate. Era impresionant”.

Era însă şi foarte epuizant pentru echipaj. În afara apelurilor de dimineaţă şi de seară pentru exerciţii la posturile de luptă, în cursul zilei se dădeau şi alarme adevărate.

„De fapt, spunea Kent, nu ne temeam efectiv că vom fi torpilaţi. Aveam o imensă încredere în comandantul Flynn şi în echipajul său şi ştiam că un crucişător, bine armat şi bine comandat, mergând cu o asemenea viteză, trebuia să se descurce cu mijloacele sale proprii; îngrijorarea noastră principala o constituia însă soarta soţiilor şi a familiilor noastre care ne urmau la bordul unei nave comerciale, ce se deplasa cu o viteză mai mică şi era nearmată”.

În dimineaţa de 1 iulie, cu puţin înainte de ora cinci, Harold Kent, care se afla pe punte, a văzut conturându-se o linie întunecată la orizont. Era apariţia mult aşteptată a coastei Noii-Scoţii. Prin portavoce de pe puntea navei, comandantul Flynn a dat maşinilor ordinul: „Toată forţa înainte!” şi pe marea aproape liniştită, *Emerald* a lăsat o dâră de ape învolburate, îndreptându-se spre portul Halifax cu viteza de 28 de noduri. Când s-a luminat mai

bine, veghea a văzut micile siluete subţiri şi cenuşii ale celor două distrugătoare canadiene venite în întâmpinarea crucişătorului, pentru a-l escorta până în port.

Cu moralul ridicat, funcţionarii Băncii Angliei au venit pe plaja prova pentru a asista la delicata manevră a acostării. Nu au fost nici aplauze, nici strângeri de mână, dar cei cinci reprezentanţi ai băncii îşi ascundeau cu greu imensa lor satisfacţie. Primul tur din extraordinara partida de pocher jucată de Churchill era câştigată. Craig mărturisea mai târziu: „Dacă *Eme7 uld* s-ar fi scufundat, ar fi fost un adevărat dezastru”.

La ora 7, 35, nava cu tezaurul era legată de cheu. Lucru curios, Harold Forrest îşi aminteşte că ceea ce l-a izbit cel mai mult au fost urmele încă vizibile ale enormei explozii ce devastase portul Halifax în timpul primului război mondial. Imaginea sugera ceea ce se pregătea să suporte Marea Britanie în acelaşi moment.

Un tren special, cu peste o duzină de vagoane plumbuite, aştepta deja la cheu, înconjurat de funcţionari de la Banca Canadei şi de oameni de pază, înarmaţi, aparţinând companiei Canadian National Express. Accesul în întreaga zonă în care acostase *Emerald* era interzis, astfel încât niciun ochi indiscret nu putea să vadă ce se petrece la debarcader. Se ştia, într-adevăr, că agentura germană din Halifax era activă, încercând să culeagă date asupra mişcării navelor. Încă o dată trebuia să se desfăşoare plicticoasa ceremonie a controlului dublu, mai întâi când aurul se descărca pe uscat şi apoi când era încărcat în tren. Cu toate că atât marinarii, cât şi funcţionarii din serviciul securităţii îşi făceau munca cu o viteză record, transferul a durat o zi întreagă.

La ora 19, trenul special, plecând de pe linia de încărcare, zbura spre Montreal. Cetăţenii englezi cu destulă dare de mână pentru a-şi fi investit banii în acţiuni ignorau, din fericire, că „cheagul” lor nu se mai afla la adăpost în casele de fier ale băncilor şi că nu mai aveau niciun mijloc de control asupra lui.

În Canada, întreaga operaţie a trecut neobservată. În

afară de câţiva salariaţi de la Banca Canadei şi de supraveghetorii de la compania Canadian National Express, în această imensă ţară nimeni nu bănuia că trenul care alerga de-a lungul câmpiei canadiene ducea cu el speranţele şi aspiraţiile unei naţiuni asediate, iubitoare de libertate şi care tocmai în acel moment „suna alarma" pentru a face faţă trupelor hitleriste ce se pregăteau de invazie.

Trenul a fost tras pe o linie de garaj mai îndepărtată, din gara Bonaventure din Montreal; aurul plecă pentru a fi depozitat în subsolurile Băncii Canadei din Ottawa, în timp ce titlurile dispăreau în noapte spre o destinaţie secreta din inima oraşului Montréal. Călătoria şi încheierea ei fericită erau doar un capitol al extraordinarei aventuri; acum era vorba de a se trece la a doua parte a planului, la fel de vitală: instalarea unui cartier general operaţional, unde acţiunile puteau fi *negociate* şi *vândute* în secret.

În epica sa călătorie, *Emerald* bătuse toate recordurile în ce priveşte totalul bogăţiilor transportate vreodată pe suprafaţa planetei. Dar curând acest record avea să fie depăşit prin sosirea unui convoi rapid, format din nouă nave de război şi din trei pacheboturi.

La 8 iulie, pe la miezul nopţii, în aceeaşi zi în care Cadogan, deprimat, scria în jurnalul său: „Aşteptăm în continuare invazia şi sper că ne pregătim pentru ea", cuirasatul *Revenge,* de 30.000 de tone, şi crucişătorul *Bonaventure,* recent armat, părăseau în tăcere golful Clyde. La ivirea zorilor, în apele cenuşii ale Canalului Nord, din largul Scoţiei, cele două nave făceau joncţiunea cu cele trei expacheboturi de lux *Monarch of Bermuda, Báthory* şi *Sobieski,* ultimele două aparţinând Poloniei. În jurul lor evoluau patru distrugătoare puternice. În compartimentele Asdic-ului, servanţii erau aplecaţi asupra instrumentelor, aşteptând să detecteze sinistrul „ping-pong" care semnaliza contactul cu un submarin. Cele cinci nave transportau o încărcătură de peste 450.000.000 de lire.

La comanda lui *Revenge* se afla amiralul Sir Ernst

Archer, un bărbat înalt, elegant, ce părea prototipul comandantului de marină britanic. Transportul aurului pe Atlantic nu era pentru el o noutate, căci *Revenge* efectuase deja în ultimele luni câteva transporturi. Această misiune era însă diferită. Erau atât de multe lăzi legate într-un compartiment, deasupra elicelor, încât inginerul mecanic se plângea că cuzineţii arborelui elicei se încălzeau.

Cuirasatul *Revenge* îşi croia drum printre valuri, ca un dog ce-şi scutură picăturile de ploaie din blană, oferind spectacolul unei formidabile forţe plutind pe mare. Dar *Revenge* îmbătrânea. Dacă nu ar fi izbucnit războiul, ar fi fost pus la naftalină sau, lucru şi mai trist pentru o navă de luptă, ar fi fost destinat unor îndeletniciri mai puţin marinăreşti, de navă-şcoală în rada Portsmouth. *Revenge* era în serviciu din 1916; efectuase misiuni numeroase şi dificile şi escortase multe nave. Mai păstra un aspect impresionant, deşi tentativele de camuflaj făcute pentru a se disimula binecunoscuta-i siluetă îi scădeau oarecum din aspectul plin de demnitate.

După cum spunea cu amărăciune secundul navei, căpitanul comandor Humphrey Jenkins, în timp de pace acest aspect ar fi produs unui amiral o profundă decepţie:

„Unul din aspiranţii noştri era un excelent artist, şi am încercat diferite proiecte pentru ca, de la distanţă, *Revenge* să pară o navă de altă clasă. L-am piturat[11] mai întâi pentru a camufla forma etravei, iar la pupa am simulat vârtejuri înspumate, pentru a crea iluzia de viteză mare. În sfârşit, am împrăştiat pitură pe toate frumoasele punţi din lemn de teck, care fuseseră odinioară orgoliul şi bucuria amiralului”.

În schimb, nava *Bonaventure* era unul din cele mai moderne crucişătoare de serviciu, cu toate că fusese armat într-o asemenea grabă, încât cele zece piese de 133 de mm erau lipsite de telemetría ultramodernă pe care ar fi trebuit să o posede. Dar era o navă rapidă, şi asta era esenţialul. În orice caz, ultimul lucru pe care îl dorea Amiralitatea era ca *Bonaventure* să se afle într-o situaţie în

11 A pitura — a da nava cu vopsea. — *Nota trad.*

care ar fi trebuit să folosească tunurile.

De fapt, era vorba de aceeaşi rutină ca şi pentru transporturile de aur precedente; şi, totuşi, amiralul Archer ştia că de data aceasta era ceva diferit. „Aflasem printr-un mesaj codificat că urmau să sosească multe «rufe». Ştiam că aceasta însemna o mare cantitate de aur şi titluri. În fapt, ultimele titluri”.

Pentru acţiunea efectivă de stivuite a „mărfii” la bord era responsabil comandantul secund Jenkins. Cu titlurile, nu era un lucru greu; aurul însă reprezenta o adevărată bătaie de cap.

„Nava era încărcată până la refuz cu muniţii şi păcură şi se punea problema unde să se găsească loc pentru o greutate atât de considerabilă. Atunci au fost scoase tuburile lanstorpile, ceea ce a eliberat un spaţiu important; era singurul loc convenabil”.

De pe plaja pupa, lăzile au fost coborâte direct în acest compartiment, cu unsprezece metri mai jos. (Mai târziu, când vremea s-a înrăutăţit, inginerul mecanic s-a plâns că cuzineţii se încălzeau, prevenind că cuirasatul era „răsucit pe undeva”.).

În ce priveşte titlurile, nu se punea problema greutăţii; astfel încât au fost răspândite prin toate locurile disponibile de pe punţi.

Totuşi, înaintea plecării a avut loc un incident, cauzat de rapiditatea cu care a fost declanşată operaţia. După cum povesteşte comandantul secund Jenkins:

„În primele misiuni primisem pentru monezi lăzi în stare bună. De data aceasta, lăzile au fost pur şi simplu bătute în cuie. În cursul operaţiilor de încărcare, din când în când, se desfăcea care o ladă cu monezi de aur şi trebuia să trimit aspiranţii să cerceteze prin toate cotloanele navei pentru a le regăsi. Dar nu cred să fi pierdut nici o singură monedă”.

Cu toate că marinarii erau deja obişnuiţi cu transporturile transatlantice de metal, Amiralitatea dăduse ordin să se respecte cu stricteţe secretul, şi nimeni nu avea dreptul să comunice oficial mateloţilor, obosiţi şi

transpiraţi, ce anume transportau în măruntaiele navei. Dar, fiindcă marfa trebuia să capete în orice caz un nume, un ofiţer şugubăţ sugerase ca nume de cod cuvântul „margarină”, care s-a şi păstrat.

O navă în larg este o adevărată comunitate plutitoare autonomă, în care ştirile se răspândesc cu o uluitoare rapiditate şi cu o mare precizie. Toată lumea ştia ce se depozitase deasupra arborilor de elice, dar nimeni nu vorbea despre aceasta. Era un subiect tabu.

Amiralul Archer era un om imperturbabil, care-şi păstra calmul în situaţiile cele mai delicate şi, de când începuse războiul, văzuse destule. După cum spunea despre el comandantul Jenkins: „Era un om cu adevărat uimitor. Nimic nu-l neliniştea”. Cu toate acestea, însuşi amiralul a fost destul de surprins de eufemismul folosit în instrucţiuni. „Mi s-a spus, înainte de plecare, că era *de dorit* ca acest convoi să ajungă cu bine la destinaţie. Dat fiind natura încărcăturii, era greu să nu fii de acord”.

Pe puntea lui *Revenge* se afla şi Sir Otto Niemeyer, administrator al Băncii Anglei şi om de finanţe de mare prestigiu, care fusese invitat în America de către Henri Morgenthau, secretarul de stat al Statelor Unite la Finanţe, pentru a discuta despre situaţia financiară a Marii Britanii. Niemeyer era însoţit de funcţionari ai Tezaurului, care trebuiau să participe la discuţii şi care au descoperit că viaţa la bordul unei nave de război era foarte diferită de aceea pe care o duceau pe uscat ca experţi financiari bine plătiţi. Dar niciunul dintre ei nu s-a plâns de lipsa de confort.

Într-adevăr, existenţa la bordul lui *Revenge* era foarte puţin confortabilă, căci nava avea un efectiv important, iar spaţiul pentru dormit era limitat, mai ales pentru pasageri. Comandantul Jenkins comenta problema cazării printr-o povestioară nostimă; nava era gata să plece cu un grup numeros de persoane foarte importante, când Amiralitatea a pus întrebarea dacă se mai aflau locuri pentru încă şase persoane. „N-am putut răspunde altceva decât: «Ei bine, ne aflăm acum într-o asemenea situaţie, încât preotul navei

doarme pe altar – ceea ce era adevărat –, dar ne vom descurca»”. Pasagerii suplimentari erau din întâmplare un general polonez şi statul său major.

Când cele două nave de război au făcut joncţiunea cu pacheboturile ce veneau de la Liverpool, vremea era relativ frumoasă şi marea liniştită ca un lac. Archer s-ar fi lipsit cu plăcere de aceste condiţii de navigaţie aproape perfecte, favorabile submarinelor. Pe de altă parte, cinci corsare germane, puternic înarmate, camuflate în cargouri, scufundaseră treizeci şi şase de nave aliate în două luni. Dacă *Revenge* şi *Bonaventure* nu se temeau practic de nicio navă duşmană, exista permanent riscul ca o salvă de tun bine orientată să lovească mortal unul din pacheboturi, car; nu erau apărate de cuirasă. În sfârşit, convoiul trebuia să se menţină la viteza lui *Báthory,* navă cea mai lentă, de numai 16 noduri.

Peste foarte mulţi ani, ajuns în retragere, amiralul Archer vorbea despre această misiune ca şi cum ar fi fost o călătorie din cele mai obişnuite.

„Primeam raporturile obişnuite ale Amiralităţii referitoare ia submarinele ce operau prin apropiere şi le evitam. De mai multe ori pe zi navigam în zigzag; era un lucru normal. Nu am văzut niciun corsar. Ştiam ce transportăm, dar cu ce schimba asta lucrurile? Trebuia să facem drumul şi să acţionăm cât mai bine cu putinţă”.

În tot timpul traversării, cuvântul de ordine a fost vigilenţa Artileriştii se aflau permanent la posturile lor; noaptea dormeau în turele. În niciun moment al călătoriei nu şi-au agăţat hamacele; abia în cursul după-amiezii erau autorizaţi pentru o perioadă scurtă, să facă „o mică siestă”, foarte binevenită.

Vremea se strica; navele plonjau cu botul în hulă. Marinarii de pe *Revenge* sperau că nu se va transforma într-o furtună veritabilă, căci atunci cuirasatul devenea un coşmar. Pe marea dezlănţuită, partea din faţă plonja puternic îi va. un şi se ridica la suprafaţă „cu jumătate de ocean răspândit pe punte”. Iată ce spune comandantul Jenkins, în general puţin înclinat spre superlative:

„În afară de comandă, pe punte nu mai exista decât un loc mic, foarte restrâns, unde puteai sta pe vreme rea. Pe interpunte marinarii erau uzi până la piele. Pompele funcţionau fără întrerupere”.

Dacă amiralul Archer considera că această traversare se desfăşura fără complicaţii, Sir Otto

Niemeyer nu găsea destule cuvinte pentru a-şi exprima admiraţia faţă de marinarii celor cinci nave:

„Felul în care îşi ţineau postul era extraordinar. Mergeau cu o viteză bună şi totuşi fiecare îşi păstra poziţia la câteva sute de metri unul de celălalt, continuând să vireze şi să zigzagheze”.

Lucru uimitor, nava *Monarch of Bermuda* transporta copii evacuaţi din Londra. Astăzi nu mai are nicio importanţă să ştim dacă hotărârea a fost sau nu înţeleaptă, deoarece copiii au ajuns cu bine la destinaţie. Mai interesante sunt amintirile unui tânăr călător.

J. P. Nichol din Londra, în vârstă de zece ani, ignorând cu candoare regulile severe ale secretului impuse de cei ce dirijau operaţia, a ţinut un jurnal personal despre traversare, pe care a povestit-o ulterior într-o scrisoare adresată părinţilor săi. Îşi amintea limpede un contraatac executat de *Bonaventure* asupra unui submarin:

„În seara aceea, pe la ora 21, aparatul special a detectat trei submarine. Atunci crucişătorul uşor s-a precipitat spre locul unde au fost reperate. A aruncat grenade – şi la suprafaţă a apărut o pată de ulei –, cât despre celelalte două nu e nimic sigur”.

Fără îndoială, băieţelul pusese întrebări indiscrete în cursul traversării şi, pentru a i se satisface curiozitatea, i s-au dat răspunsuri nu tocmai exacte. El scria părinţilor:

„A rămas, până la sfârşitul călătoriei, un secret de ce aveam un cuirasat care să ne protejeze. Era din cauză că *Monarch of Bermuda* transporta bijuteriile coroanei Norvegiei”.

Reyenge era o navă eficientă, cu un echipaj excelent, iar Archer era genul de comandant pentru care oamenii s-ar fi aruncat în foc. Devotamentul pe care îl inspira era

legendar într-o marină renumită prin calitatea deosebită a şefilor ei. (După o misiune lungă, în timp ce nava se întorcea şi oamenii aşteptau o permisie binemeritată, un mesaj al Amiralităţii îl trimitea pe *Revsnge* din nou pe mare, cu cea mai mare urgenţă. Archer era conştient de decepţia marinarilor; i-a adunat la apel pentru a le comunica ştirea cea proastă. „Şi acum, le spuse el, dispuneţi de cinci minute ca să înjuraţi şi să spuneţi ce vreţi. După aceea, gata cu orice discuţii, şi înainte!” Era genul de limbaj pe care marinarii îl înţelegeau şi îl apreciau.)

Navele convoiului se deplasau în zigzag cu tot ansamblul, zi de zi, noapte de noapte, dar când au ajuns la trei sferturi din traseu, au început necazurile cele mari. *Báthory* a semnalat navsiamiral că suferise o gravă avarie la maşini şi nu putea păstra aceeaşi viteză şi poziţie în convoi. Rămânea în urmă, astfel încât amiralul Archer a trebuit să ia o hotărâre. El putea fie să ordone întregului convoi să micşoreze viteza, asumându-şi astfel mari riscuri pentru toate navele, fie să îndrepte pe *Báthory* spre portul Saint-Jean din Terra-Nova. Archer a adoptat cea de-a doua soluţie, detaşând pe *Bonaventure* pentru a escorta pachebotul. Era o hotărâre îndrăzneaţă, dar plină de riscuri, deoarece *Báthory,* mergând cu o viteză foarte redusă, devenea o pradă uşoară pentru un submarin. Era însă preferabil să se secţioneze convoiul, decât să fie expuse toate navele.

În timp ce *Revenge, Monarch of Bermuda* şi *Sobieski* îşi continuau cu viteză drumul spre portul Halifax, *Bonaventure* escorta pe *Báthory* ce înainta cu greu. Puţin după aceea, aceste două nave au făcut faţă la două dintre pericolele de care se temeau cel mai mult marinarii. Viceamiralul Jack Egerton (pe atunci comandor), care se afla la comanda crucişătorului, îşi aminteşte: „Am intrat într-o ceată îngrozitoare, însoţită de gheţuri în derivă. Timp de aproape douăsprezece ore am fost opriţi complet; şi bătrânul *Báthory* şuiera din sirenă ca o bufniţă. Dacă prin apropiere s-ar fi ivit submarine, el le-ar fi făcut să se

îndrepte direct asupra noastră. A trebuit să rămân permanent foarte aproape de el, de frică să nu-l pierdem în ceaţă. A fost un moment cu adevărat greu. Cele două nave aveau împreună cam 65.000.000 de lire aur la bord".

Tot echipaiul disponibil se afla la posturile de veghe căscând ochii mari pentru a străpunge ceaţa deasă şi pentru a da alarma dacă se vedea un aisberg. O ciocnire cu un asemenea munte, cu creste ascuţite, poate să desoice o navă din fată până în spate, aşa cum intră cuţitul în unt.

Cele două nave au îndeplinit toate manevrele posibile pentru a rămâne una lângă cealaltă, şi *Bonaventure* a reuşit să-l conducă pe *Báthory* în portul Saint-Jean, îndreptându-se apoi cu to" a viteza spre restul convoiului, ca să-l ajungă din urmă. În dimineaţa de 13 iulie, la şase zile de la plecare, *Revenge, Monarrh of Bermuda* şi *Sobieski* au zărit coasta Noii Scoţii.

La ora 8, *Revenge,* ajutat de remorchere, s-a ataşat la cheul nr. 6, care, în timp de pace, era punctul central al sosirilor şi plecărilor pacheboturilor transatlantice. Trenuri speciale cu gărzi înarmate asteotau de la de-a lungul cheului, şi descărcarea începu deîndată.

Lăzile erau ridicate cu un scripete destul de lent, aşezate che douăsprezece pe nhvforme de lemn, apoi stivuite pe puntea superioară, numărate şi verificate, în timp ce acelea ce transportau aur în monezi şi se deschiseseră pe drum erau cântărite cu mare grijă. Ridicarea aurului pe punte a necesitat câteva ceasuri, în care timp nava a fost complet închisă şi nimeni n-a avut dreptul să coboare pe uscat.

În marina de război, pentru descărcarea materialului se folosesc în mod normal slinguri puternice. Metoda aceasta li se păru însă mult prea înceată funcţionarilor de la Banca Canadei care aşteptau pe cheu. Unul dintre ei, Sidney Perkins, care fusese expediat la Halifax spre a ajuta la controlul descărcării, a avut o idee; şi-a reamintit de o dimineaţă din decembrie 1917, de pe vremea când servea ca tânăr fochist pe crucişătorul *Niobe* din marina regală canadiană.

„Tocmai mă aflam pe puntea din faţă ac: ucişătorului, când am observat un incendiu pe puntea unei nave franceze la o distanţă de aproximativ 800 de metri. Chiar în acel moment, aproape jumătate din portul Halifasări în aer. Transportul de muniţii *Mont Blanc* „încărcat cu 3.000 de tone de nitroglicerină şi benzină, se ciocnise cu vaporul norvegian *Imo.* Această explozie a făcut 1 200 de morţi, 2000 de răniţi, iar două mile pătrate de la Nord de Halifax au fost transformate în ruine fumegânde. Pe *Niobe* au fost ucişi 15 ofiţeri şi marinari, iar vreo sută au fost răniţi. Am avut un noroc uluitor; de pe plaja prova am fost proiectat pe lanţul ancorei, de unde am reuşit să mă târăsc la adăpost, în mijlocul unui potop de aşchii de metal şi de obiecte în flăcări. Am citit mai târziu în ziare că eram singurul supravieţuitor ce se aflase atât de aproape de locul exploziei”.

După cum i se spusese, Perkins **se** aştepta la o încărcătură de aur importanta. Cu toate acestea a rămas surprins văzând enorma cantitate de aur transportată de *Revenge* peste Atlantic. „Numai privind acele zeci de milioane de metal preţios stivuit, mă trecea un fior pe şira spinării. Deşi accesul în zonă era strict interzis, dacă ar fi scăpat un singur cuvânt cu privire la natura încărcăturii, acesta ar fi făcut înconjurul portului”.

Perkins căută o metodă mai rapidă pentru descărcarea aurului pe uscat. Scotoci în gara maritimă până când găsi câteva plăci metauce mari care făcuseră parte odinioară dintr-un imens panou pentru reclame. „Am cerut câtorva marinari să mă ajute să le demontez, povesteşte Perkins. O echipă de oameni, înarmaţi cu bare de fier, a smuls cu uşurinţă plăcile”. Acestea au fost îndoite în formă de U şi înserate între balustradele parapetului pentru a forma o glisieră ideală. Lăzile coborau pe glisieră datorită propriei lor greutăţi, aşa cum coboară copiii pe un tobogan. Căderea lor era frânată brusc, la sosire, prin saci judicios plasaţi şi, de acolo, marinarii le depuneau pe cărucioare şi le împingeau spre bascule instalate la jumătate de drum între navă şi vagoane. După ce se

verificau mărcile şi sigiliile, lăzile erau cântărite şi încărcate pe trenul denumit „Margarina specială”.

Unele dintre lăzi erau atât de deteriorate, încât li se vedea conţinutul. Perkins era terorizat la gândul că cineva ar putea să treacă prin cordonul de ordine şi să dea peste acest ciudat spectacol. Cu siguranţă că niciun intrus care s-ar fi găsit în faţa unei asemenea piramide de aur n-ar fi putut să păstreze tăcerea la înapoierea sa în oraş.

Debarcarea tit’urilor şi florilor nu cerea o muncă atât de obositoare, car controlul lor a fost şi mai riguros, căci Perkins ştia foarte bine că valoarea lor era cu mult superioară aceleia cuprinse în lingourile de aur masiv.

„M-am simţit cu adevărat uşurat când am scos ultima cutie de pe *Revenge*. Iată însă că, verificând listele, mi-am dat seama cu groază că lipseau trei cutii. Comandantul Jenkins trimise o echipă de marinari să controleze minuţios nava, de la un capăt la altul; operaţia a luat mult timp, dar fără rezultat. Absolut zdrobiţi, ne-am dus la barul de pe navă. Am întrebat atunci: «Nu aveţi o listă în care s-a notat locul unde a fost plasată fiecare cutie?» Jenkins mi-a răspuns că nu avea”.

Din fericire, barmanul care-i servea a surprins dis. uţia şi a intervenit: „Poate că avem aici ceea ce căutaţi dumneavoastră, domnule! Este ceva aici, pe jos, de care mă tot împiedic de când am pornit”. Şi le-a arătat trei cutii care, în graba plecării, au fost din greşeala amestecate cu lăzile de whisky destinate careului.

În acele clipe, comandantul Jenkins şi Perkins au simţit într-adevăr nevoia unui pahar de whisky. După care, Perkins i-a remis lui Jenkins o chitanţă în regulă, din partea Băncii Canadei. Această bucată de hârtie a fost tot ce i-a rămas amiralului Archer ca amintire de la una din cele mai memorabile misiuni îndeplinite în istoria sa de către Royal Navy. Imediat ce s-a terminat operaţia de descărcare, *Revenge* s-a pus în mişcare, lăsând loc navei *Bonaventure* să acosteze.

Perkins şi colegii săi lucraseră cu mânecile suflecate mai multe ore în şir, într-o căldură sufocantă şi într-o

permanentă anxietate, iar acum aveau nevoie într-adevăr de puţină distracţie. Aceasta le-a fost oferită curând, când *Bonaventure*, curat şi dichisit, făcea manevrele necesare pentru a-şi ocupa poziţia la cheu. Aranjarea perfectă de-a lungul cheului a crucişătorului de 5.000 de tone nu era o operaţie foarte uşoară; în ultimul moment, când manevra era aproape terminată, partea din faţă a navei s-a frecat de dig, iar vopseaua s-a jupuit. Îndată ce nava a fost amarată, comandantul Egerton s-a năpustit pe uscat. După cum povesteşte Perkins, „stătea acolo pe cheu, examinând deteriorarea vopselei, cu dezamăgirea cu care un automobilist îşi priveşte maşina nou-nouţă cu barele de protecţie zdrobite”. Cu toată compătimirea pe care o aveau faţă de comandant, cei doi bancheri au recunoscut că incidentul le-a provocat un râs nebun, acţionând ca o supapă de siguranţă pentru diminuarea tensiunii nervoase.

De îndată ce crucişătorul s-a aflat la cheu, Perkins a urcat la bord în goană, pentru a reîncepe aceeaşi operaţie. Era absolut obligatoriu să se golească magaziile înainte de căderea nopţii. Dacă ar fi fost folosite proiectoare, iluminaţia neobişnuită a cheului ar fi fost tot atât de vizibilă ca un far, iar vorbele şi zvonurile s-ar fi răspândit în viteză. De aceea el a stăruit pe lângă comandant asupra necesităţii absolute de a grăbi operaţiile. La ora 18 lucrările erau terminate şi trenul a pornit.

Trenurile acestea erau o demonstraţie a perfectei eficacităţi cu care Banca Canadei şi compania căilor ferate organizaseră ultima parte a operaţiei. Trenurile erau formate din zece până la paisprezece vagoane de marfă, dintr-un vagonrestaurant şi din două vagoane de dormit pentru cei cincizeci de paznici care însoţeau convoiul. Oamenii de gardă făceau carturi de patru ore, timp în care erau închişi în interiorul vagoanelor ce conţineau aur. La sfârşitul cartului şi în momentul în care părăseau vagonul, erau percheziţionaţi de către alţi supraveghetori ce se aflau la uşile dintre vagoane. În fapt, aceste trenuri erau fortăreţe rulante autonome, cu cincizeci de gardieni înarmaţi, gata să intre în acţiune în orice moment. Pentru

ce e douăzeci şi patru de ore de pe traseul de 1 540 km dia Halifax la Ottawa erau prevăzute doar două opriri. Circulaţia celorlalte trenuri era deturnată, iar gardienii nu aveau nici măcar dreptul să scoată capul afară în timpul scurtelor halte.

Terminând cu descărcarea celor două nave de război, Perkins şi echipa sa au început să se ocupe de *Monarch of Bermuda*. În afară de preţioasa marfă conţinută în ea ele? ale, fostul pachebot de lux transporta o altă „încărcătură" de mare valoare: familiile ce fuseseră evacuate din Anglia. Comandantul lui *Monarch* era vizibil uşurat că a dus la bun sfârşit această misiune. Pentru a sărbători evenimentul, Perkins. obosit şi transpirat, a fost invitat să participe la bord la un excelent dineu: supă, chifle calde, homar, friptură şi – cel mai minunat lucru – vinuri renumite. Tipografia de pe navă, provizoriu repusă în funcţiune, tipărise meniurile, fiecare exemplar purtând numele invitatului.

În euforia cinei, Perkins telefonă şefului său din Ottawa anunţându-l: „Mâine dimineaţă începem descărcarea lui *Monarch of Bermuda*". Unul dintre ofiţerii navei, roşu de furie, îl apucă însă cu putere de braţ. „Aţi încălcat secretul asupra tnişcări or navei, şi cenzura va face din asta o întreagă poveste". Ruşinat şi copleşit de regrete. Perkins aştepta săpuneala, dar aceasta nu s-a mai produs. Banca îi informase pe cei ce se ocuoau cu filtrarea comunicaţii or că Perkins va face probabil o comunicare telefonică, care nu trebuia să fie captată de niciun străin.

Deoarece nu mai era vorba de o navă de război, docherii civili au putut să urce la bordul pachebotului, a cărui descărcare s-a terminat a doua zi ia ora 17. Au fost de asemenea descărcate cele două nave poloneze.

Epuizat fiziceşte, dar foarte mulţumit, Perkins, după ce s-a plimbat de-a lungul cheului, s-a urcat în ultimul vagon, prăbuşindu-se pe prima cuşetă pe care a zărit-o şi a adormit pe loc. Dar nu şi-a putut realiza intenţia de a dormi douăzeci şi patru de ore, deoarece, pe la ora trei, trenul se opri brusc, cu o asemenea smucitură, încât se

trezi instantaneu.

„Mi-am dat seama că trebuia să ne aflăm undeva în imensitatea provinciei Québec şi că această haltă era inopinată. Afară sufla un vânt glacial şi am zărit lanterne agitându-se în sus şi în jos, lângă un vagon din faţă. De la distanţă nu puteam să disting altceva decât nişte siluete întunecate, dar am priceput că ceva nu era în regulă. M-am repezit în acea direcţie alergând ca disperatul”.

Primul său gând a fost că trenul fusese atacat. Deoarece gardienilor înarmaţi le era imposibil să iasă, fiind închişi în interiorul vagoanelor, Perkins se întreba ce era de făcut. Dar unul dintre muncitori, cu o lanternă în mână, îi strigă: „S-a rupt o tijă de suspensie”.

Din fericire, trenul se oprise la mai puţin de un kilometru de atelierele regionale ale depoului Mont-Joli al căilor ferate canadiene. În scurtă vreme, un inginer al companiei se afla deja sub un vagon, examinând defecţiunea. „Este un adevărat miracol că n-aţi deraiat”, le-a spus, ridicându-se. „Dacă tija aceasta ar fi coborât cu câţiva centimetri mai jos, aşa s-ar fi întâmplat cu siguranţă”. Ar fi fost o adevărată catastrofă, căci trenul alerga cu o sută de kilometri pe oră.

Inginerul îl asigura pe Perkins ca reparaţia putea fi făcută în mai puţin de o oră, şi fără a necesita descărcarea „produselor perisabile”. Pentru motive de securitate, compania cailor terate, în toate documentele referitoare la încărcătura convoiului *Revenge,* utiliza un cod după care vagoanele plumbuite nu conţineau nimic altceva decât produse alimentare.

O oră mai târziu, reparaţia se terminase şi trenul porni mai departe spre Montréal unde au fost oprite vagoanele ce conţineau titlurile, în timp ce aurul îşi continuă drumul spre Ottawa, aflat la 180 kilometri distanţă. Perkins rămase cu titlurile.

Pentru a transporta întreaga încărcătură, au fost necesare cinci trenuri speciale şi cel puţin trei sute de supraveghetori de ia compania căilor ferate. Dată fiind valoarea lor astronomică, era cu totul imposibil să se

asigure aurul şi titlurile, astfel încât securitatea lor depindea strict de gradul de protecţie. Când un funcţionar de la compania Canadian National Express l-a întrebat pe unul din reprezentanţii Tezaurului britanic la cât se ridica suma exactă, acesta i-a răspuns: „Nimeni nu ştie; este imposibil să se dea o cifră precisă”. În cele din urmă, valoarea înscrisă a fost: „peste un milion de dolari”, cea mai mare valoare înregistrată în istoria căilor ferate canadiene.

În momentul în care vagoanele cu titluri au fost desprinse din garnitură, înainte ca aurul să-şi continue ruta spre Ottawa, gara Bonaventure din Montréal a fost închisă, şi toate celelalte plecări sau sosiri de trenuri au fost anulate. Orarul convoaielor ce veneau din portul Halifax a fost stabilit cu minuţiozitate şi a fost respectat cu mare precizie. De îndată ce sosea unul, era descărcat şi ceda locul următorului, astfel încât descărcarea titlurilor a putut să se efectueze fără a trezi nici cea mai mică bănuială. Lucrul cel mai uimitor este că, deşi la transportul aurului au fost folosite aproximativ şaptezeci de trenuri, secretul desăvârşit a fost păstrat.

Aceeaşi precizie a fost respectată şi în parcurgerea ultimului tronson al traseului, spre Ottawa. Eficacitatea căilor ferate canadiene merită toate omagiile.

La Ottawa însă, niciun poliţist din oraş nu a fost folosit pentru transferul aurului în depozitele blindate, considerându-se că discreţia nu era calitatea lor principală. Transferul a fost asigurat numai de către oamenii de pază de la Canadian National Express, care au păstrat secretul absolut; lucru cu atât mai remarcabil, cu cât nici nu depuseseră jurământ. I, i s-a spus doar atât: „Aici este vorba de o problemă foarte serioasă şi trebuie să contăm pe discreţia voastră totală”. Acest *gentleman’s agreement* nu a fost dezminţit niciodată. Ziariştii din Ottawa, care ciuleau pretutindeni urechile, au ştiut *cu siguranţă* ce se petrecea, dar cooperarea lor a fost totală, şi ziarele nu au publicat niciun articol cu privire la livrările făcute la ore ciudate în prestigiosul imobil de granit, pe

cinci nivele, situat pe Wellington Street.

Sălile sale subterane au devenit capitala aurului Marii Britanii şi al Europei ocupate. Exceptând Fort Knox, ele cuprindeau mai mult aur decât s-a aflat vreodată în lume sub acelaşi acoperiş.

Ulterior, o mare parte din acest metal a fost expediată în America, pentru plata armamentului în regimul de *cash-and-carry.* Totuşi, măsura de a depune aurul mai întâi la Ottawa a fost deosebit de judicioasă; dacă ar fi fost expediat direct în Statele Unite, guvernele ce se aflau sub control nazist ar fi putut cere înapoierea sau îngheţarea sa, angajându-se probabil interminabile proceduri judiciare.

Gara se afla la câteva minute de poarta de intrare din spatele băncii, de care era separată prin şase străzi. Lângă fiecare conducător d: camion stătea un gardian înarmat, camuflat într-o salopetă, cu degetul pe trăgaciul unei arme ascunse, pentru eventualitatea unui atac. Un alt gardian era aşezat în spate. Camioanele nu circulau decât noaptea.

Trei zile în şir s-a lucrat numai pentru a se rezolva convoiul *Revenge* şi pentru a îngrămădi aurul în camera blindată a băncii, care măsura ÎS metri pe 30; aceasta nu fusese concepută pentru a adăposti o cantitate atât de enormă, dar era apărată împotriva furtului prin dispozitive de alarmă.

Sala aceasta era plină de metal chiar înainte de a sosi acela transportat de cuirasat, de crucişător şi de cele trei pacheboturi. Au trebuit să fie îngrămădite zeci de mii de lingouri strălucitoare în cuşti speciale, prevăzute cu gratii, care atingeau aproape tavanul, înalt de 6 metri. În afară de lingouri, se mai aflau 50.000 de saci cu monezi, un adevărat vis al regelui Midas. Din Franţa veniseră monezi emise pentru plata reparaţiilor de război din 1870, napoleoni, numeroase piese împodobite cu profilul lui Ludovic al XIV-lea, Ludovic al XV-lea sau Ludovic al XVI-lea şi al unor monarhi mai vechi. Din Marea Britanie, milioane de monezi de aur datând din vremea reginei Victoria, a lui George al V-lea; guinee de la George al III-lea şi monezi şi

mai rare din epoca elizabetană.

Pe măsură ce cantitatea de aur creştea, era necesar să fie angajat personal suplimentar pentru a-l mânui. Muncitorii aceia voinici, goi până la brâu, îl cărau timp de douăsprezece ore pe zi, apoi erau înlocuiţi de o altă echipă, pentru celelalte douăsprezece ore ale zilei. În spaţiul închis al subsolului era o temperatură de cuptor, oamenii îşi legau fruntea cu batiste, pentru ca să nu le curgă sudoarea în ochi. Personalul băncii lucra până la şaisprezece ori pe zi, iar doi înalţi funcţionari au venit la birou de la orele şase dimineaţa până la miezul nopţii, timp de şase zile pe săptămână, uneori şi duminica. Salariaţii, lipsiţi de aer, leşinau uneori din pricina epuizării.

La un moment dat fusese adus atât de mult aur, încât nu mai era loc nici măcar pentru a scoate lingourile din lăzi. Au început să fie îngrămădite pe coridoare. Membrii poliţiei călare a Canadei, aşezaţi pe aur, au trebuit să menţină o pază constantă, până când s-a putut face loc în camera blindată.

Lingourile erau scoase din rumeguş şi cântărite cu cea mai mare precizie. A fost nevoie să se împrumute balanţe de la toate sucursalele băncii, precum şi specialişti în arta de a cântări metalele preţioase. Cu toate că rapiditatea era im element primordial, nu se punea problema de a se face această operaţie cu superficialitate. Acumularea de mici erori ar fi dus la sume importante.

În cele din urmă, această muncă gigantică s-a terminat şi banca şi-a reluat o activitate aproximativ normală. Ea fusese îndeplinită cu un remarcabil devotament pentru cauza aliată, şi niciuna din sutele de persoane implicate în această muncă nu a dezvăluit vreodată secretul.

Amiralitatea din Londra a fost anunţată printr-un mesaj codificat care a fost transmis Băncii Angliei că ultima ladă se afla deja la loc sigur. Atunci Cameron Cobbold şi Basil Cattems au scos un oftat de uşurare şi au trimis imediat pe unul din curierii băncii să le cumpere o sticlă de şampanie – produs ce devenise rar. După care,

într-o sală de şedinţe a consiliului, au ridicat paharele într-un toast mut.

Patruzeci de ani mai târziu, lordul Cobbold, stând în salonul locuinţei sale de pe malul unui lac, îşi amintea stupefacţia pe care le-a produs-o şampania.

„De îndată ce cădea seara, Londra era cufundată într-un camuflaj strict, întreaga naţiune era raţionalizată cu severitate şi germanii se pregăteau să treacă Marea Manecii pentru a ne invada. Tocmai de aceea nimeni nu înţelegea ce puteam sărbători şi, bineînţeles, nici noi nu puteam spune ce sărbătoream. Spre marea noastră uimire, această operaţie, condusă în principal de Tezaur şi de Banca Angliei, se desfăşurase fără nicio încurcătură şi rămăsese secretă. Nu se strecurase nicio ştire; sforţându-ne să nu schimbăm între noi decât scurte note mâzgălite pe bucăţele de hârtie şi să nu contăm decât pe comunicări verbale, am reuşit să asigurăm securitatea aurului şi a titlurilor”.

În cursul următoarelor trei luni aveau să mai sosească în Canada aur şi titluri, fie pe nave militare, fie pe vase comerciale. În comparaţie cu ce se transportase în marele convoi, valoarea lor era însă slabă. *Emerald* mai evacuă 10.000.000 de lire şi *Revenge* – 14.500.000; acestea au fost singurele cantităţi mai importante.

Lucru aproape incredibil, din zecile de nave care au participat, una singură a fost scufundată şi o alta avariată. Dar nu s-a pierdut nici un singur lingou.

Sir Otto Niemeyer presupune că dacă aurul ar fi fost evacuat abia peste câteva luni, s-ar fi pierdut o mare cantitate. Într-adevăr, după vara anului 1940, tonajul scufundat de submarinele gefmane a crescut considerabil.

La 18 iunie 1940 cargoul *Niagara,* care transporta 2.500.000 de lire aur, se scufundă în faţa portului Auckland din Noua Zeelandă, după ce se lovise de o mină. El s-a scufundat la o adâncime de 130 de metri, într-un loc în care curenţii erau violenţi şi erau împrăştiate numeroase mine. Recuperarea încărcăturii a fost una din cele mai remarcabile operaţii de salvare din perioada

războiului.

În iulie 1940 HMS *Esperance Bay,* care se îndrepta spre Canada, având la bord 10.000.000 de lire aur, a fost atacat de o formaţie de avioane Heinkel 111 K şi Junker 86. Avioanele au atacat mai mult de o oră fără întrerupere, lansând între 40 şi 50 de bombe, fără a mai socoti tirurile intensive de mitralieră. Nava a fost atinsă printr-o lovitură directă în suprastructurile din spate; bomba a pătruns la infirmerie după ce traversase câteva punţi. Un ofiţer şi şase marinari au fost ucişi şi pagubele au fost foarte importante; totuşi, *Esperance Bay* a reuşit să ajungă la Plymouth cu încărcătura intactă.

Dar demn de reţinut cu-adevărat este faptul că, printre sutele de persoane implicate în aceste operaţii de ambele ţărmuri ale Atlanticului – bancheri, oameni de finanţe, marinari, docheri, personal al căilor ferate, modeşti funcţionari –, nimeni nu a rupt zidul tăcerii. A fost fără îndoială secretul cel mai bine păstrat din timpul războiului, mai bine păstrat chiar decât acela privind proiectul Manhattan, nume de cod folosit pentru lucrările asupra bombei atomice. La sfârşit, nu s-au acordat nici onoruri, nici decoraţii pentru niciunul din participanţi.

Experienţa dobândită în cursul primei misiuni efectuate solitar de *Emerald* a permis Băncii la nadei să pună la punct detaliile, astfel încât aurul, şi mai ales titlurile ce aveau să vină prin convoiul „Big One” să fie expediate într-un adăpost sigur fără ca vreo indiscreţie să ajungă la urechile publicului. Pentru a ne da seama de felul în care a fost executată această operaţie admirabil cronometrată, trebuie să ne întoarcem înapoi la momentul sosirii crucişătorului *Emerald* la Ilalifax şi la începutul activităţii desfăşurate de Sidney Perkins în operaţiunea „Peşte”.

De la o zi la alta, într-o suită de evenimente spectaculoase, acesta a fost proiectat de la poziţia sa modestă de salariat de bancă la aceea de paznic al bogăţiei unei naţiuni.

DEPOZITUL DE VALORI AL REGATULUI UNIT

În dimineaţa zilei de 2 iulie 1940, la ora 6, 30, Sidney Perkins a fost trezit dintr-un somn adânc de soneria persistentă a deşteptătorului, în apartamentul de pe Euclid Avenue din Ottawa, unde locuia împreună cu fiul său John, în vârstă de 15 ani. În timpul micului dejun au vorbit despre trista întorsătură pe care a luat-o războiul. Marea Britanie se ridica acum singură împotriva furiei lui Hitler, şi pentru Perkins această situaţie căpăta o importanţă mai mare decât pentru cea mai mare parte din canadieni, deoarece el nutrea un interes personal în această problemă. Se născuse în satul de pescari Lympstone, din Devonshire, dar emigrase în Canada la 18 ani cu nădejdea de a duce aici o viaţă mai uşoară. Ceea ce s-a întâmplat, dar legăturile afective cu Anglia nu s-au rupt niciodată. După cum avea să-şi amintească mulţi ani mai târziu: „Sunt ceva mai puţin englez decât altă dată, dar se spune că mulţi canadieni sunt englezi cărora nu le pasă de frig; în ceea ce mă priveşte, bătrânu-l John Bull este mereu prezent”. Prea bătrân pentru a reintra în serviciul activ – în timpul primului război mondial fusese marinar –, întreba adeseori cum ar putea să ajute în mod direct cauza Aliaţilor. Nici nu bănuia că în foarte scurtă vreme avea să joace un rol esenţial în planul care reprezenta ultima şansă menită să împiedice căderea bogăţiei Marii Britanii în mâinile naziştilor.

După ce şi-a însoţit fiul la Colegiul Glebe, s-a îndreptat cu maşina 9 pre Biroul de control al schimburilor, situat în Sparks Street, unde fusese detaşat de Banca Canadei. Acest birou fusese creat ca organism special pe timp de război pentru a controla mişcările de fonduri ce intrau şi ieşeau din Canada. Dublul scop al acestui organism era de a preveni panica în materie de capitaluri şi de a restrânge la minimum ieşirile de devize. Perkins înainta cu greu, căci străzile erau aglomerate cu materialul militar care trebuia să plece în curând spre

Anglia, unde era aşteptat de urgentă. Domnea în aer o tensiune aproape palpitantă şi oamenii păreau că merg mai repede decât altă dată. Ştirile de dincolo de Atlantic erau mai mult decât deprimante. Franţa semnase armistiţiul şi Marea Britanie, rămasă practic fără arme de la operaţia Dunkerque, se pregătea să respingă invazia hitleristă. Perkins îşi aminteşte că: „La birou părerea generală era că guvernul britanic ar trebui să se refugieze în Canada spre a continua războiul.

Era o dimineaţă dintr-o nouă zi înăbuşitoare. Cu puţin înainte de amiază sună telefonul; Perkins primi dispoziţia de a se duce la biroul lui David Mansur, guvernator adjunct al Băncii Canadei. Acesta îl primi pe Perkins, apoi începu să se comporte într-un mod misterios şi cu totul neobişnuit. Înainte de a face semn vizitatorului să se aşeze, el se asigură personal că uşa era închisă şi interfonul întrerupt. „Se pregăteşte ceva important”, îl anunţă el cu voce joasă. „Veţi lua imediat avionul pentru Halifax. Nu spuneţi nimănui unde plecaţi. Mergeţi direct de aici la aeroport; nu aveţi timp să treceţi pe acasă ca să vă schimbaţi sau ca să luaţi o valiză. Vom face ceea ce este necesar pentru ca să aveţi la Halifax tot ce vă trebuie”.

Perkins nu avea obiceiul să discute ordinele. Cu toate acestea era buimăcit şi, în mod firesc, ceru o explicaţie: „Dar ce se întâmplă la Halifax?”

Guvernatorul adjunct ezită o clipă înainte de a răspunde: „Tocmai am aflat că un convoi important este aşteptat să sosească din clipă în clipă. Dorim să vă ocupaţi de el”. Şi adăugă apoi, ca o reflexie tardivă: „S-ar putea să conţină aur”.

Perkins nu înţelegea totuşi necesitatea unui secret atât de mare şi a unei asemenea urgenţe. El ştia că Anglia trimitea în Canada aur pentru *cash-and-carry*; dar niciodată nu a fost necesară prezenţa sa la cheul de sosire. Era evident însă că Mansur nu era dispus să vorbească mai mult.

Perkins se interesă de plecările avioanelor. Exista un zbor pentru Halifax via Montréal şi dispunea de o jumătate

de oră ca să prindă avionul. Ceru unui coleg să-i reţină un loc şi se precipită în maşină.

Era foarte sigur că era vorba despre o problemă deosebit de importantă; dar era o problemă cu mult mai importantă decât îşi putea imagina. O indicaţie de ultimă clipă primită de la Mansur îl tulbură peste măsură. „Mi-a spus că, în cazul în care aş avea nevoie de ajutor, aş putea telefona la poliţia căilor ferate, la personalul de la Canadian Express Company, la poliţia călare canadiană sau la toţi funcţionarii oraşului. Dar că în toate aceste cazuri trebuie să păstrez secretul absolut”. De altfel, cum nu avea nici cea mai mică idee despre ceea ce urma să facă, ultimul punct era uşor de executat.

Efectuase traseul de 190 de kilometri de la Ottawa la Montréal şi era tocmai pe punctul de a-şi lega centura în avionul de Halifax, când a fost obligat să coboare pentru a răspunde unui telefon urgent. Pe fir se afla Mr. Marble, secretar general al Băncii din Ottawa: „Marfa a sosit deja – i-a spus el. Staden, reprezentantul nostru la faţa locului se va ocupa de ea. Rămâneţi la Montreal. Soseşte imediat şi Mansur”.

Oarecum decepţionat, Perkins îşi luă o cameră la hotelul Windsor, aşteptându-l pe Mansur, care sosi peste câteva ore cu maşina. La fel de impenetrabil, acesta îi spuse numai că evenimentele luaseră o întorsătură bruscă şi neaşteptată.

Mansur a fost informat telefonic de la Canadian National Express că un tren special, cu o pază puternică, avea să sosească în jurul orei 17 la gara Bonaventure. Cei doi bărbaţi se precipitară pentru a fi prezenţi la sosire.

În holul gării ei au fost întâmpinaţi de dl. Bellerose, director general la Canadian National Express. Perkins se gândi că încărcătura trebuie să fie foarte importantă din moment ce necesita prezenţa atâtor persoane de seamă. De îndată ce trenul se opri, Perkins a fost surprins văzând că din el coboară paznici înarmaţi care au asigurat imediat garda de jur-împrejur. Totul s-a făcut însă în aşa fel încât să atragă cât mai puţin atenţia. A mai făcut o tentativă de

a dărâma zidul tăcerii în care se înconjurase Mansur; tot ce obţinu însă de la acesta a fost o ridicare din umeri.

Perkins şi Mansur au fost însoţiţi la unul din vagoane şi prezentaţi unui grup de cinci oameni, care păreau extrem de obosiţi. Aceştia erau: Craig, Kent, Forrest, Hamilton şi Phelps. Craig le spuse cu un zâmbet dezarmant: „Aparţinem Băncii Angliei. Nădăjduim că nu veţi fi prea supăraţi pe noi că am sosit aşa, pe neaşteptate; dar vă aducem o foarte importantă încărcătură de «peşte»”.

Ceea ce le dezvălui Craig îl surprinse puternic pe Perkins.

„«Peştele» constituie, într-adevăr, o parte foarte importantă din bunurile lichide ale Marii Britanii. Ne golim seifurile în caz de invazie. Restul mărfii urmează. Am adus acest lot pe crucişătorul *Emerald.* Mă tem că vom avea nevoie de ajutorul dumneavoastră”.

Craig explică pe scurt hotărârea îndrăzneaţă a lui Churchill şi a cabinetului de război de a transfera aur şi titluri cu valoare aproximativă de 1 800 de milioane de lire. Acestea din urmă, continuă el, fuseseră evacuate fără ştirea proprietarilor lor; în decurs de zece zile toate titlurile provenind de la băncile din întregul Regat Unit au fost adunate, ambalate şi expediate la centre de colectare pentru a fi ambarcate pe nave. Craig mărturisi că totul fusese făcut într-o asemenea grabă, încât nu putea să avanseze o cifră precisă despre valoarea titlurilor îngrămădite în vagoane. „Tot ce putem spune mai înainte de a se efectua un calcul exact, este că suma totală ar fi fost suficientă ca să pierdem războiul – dacă ar fi fost pierdută sau capturată de inamic”.

Funcţionarul Băncii Angliei insistă asupra faptului că esenţial era secretul. Şi aceasta din mai multe motive, după cum încercă să explice. Orice deconspirare care ar fi ajuns la urechea germanilor ar fi pus în pericol expediţiile următoare şi, dacă staţiile de radio naziste în limba engleză ar fi vorbit despre acest lucru, efectul asupra moralului englezilor ar fi fost dezastruos. În acel moment

moralul populaţiei, menţinut prin discursurile înflăcărate ale lui Churchill, era minunat. Şi tocmai acest moral ar fi fost teribil de subminat dacă ar fi existat cel mai mic indiciu că guvernul lua în considerare cu seriozitate posibiiitatea unei înfrângeri şi obligaţia de a continua lupta de pe teritoriul canadian. „Ceea ce contează acum – adaugă Craig – este să punem la adăpost «peştele» nostru”.

Mansur răspunse că s-a prevăzut ca totul să fie amplasat în imobilul Companiei de asigurări Sun Life.

Clădirea acesteia, cu douăzeci şi patru de etaje, ocupa o mare suprafaţă în Dominion Square din Montréal; la acea epocă reprezenta cel mai mare imobil comercial din Commonwealth. Subsolul era prevăzut cu trei nivele, iar cel mai adânc dintre acestea, la 15 metri sub nivelul străzii, fusese ales pentru ceea ce avea să se numească Depozitul de valori al Regatului Unit. Sosirea inopinată a titlurilor, mult mai repede decât se aştepta, l-a găsit pe Mansur oarecum nepregătit; în consecinţă, amplasamentul ales era departe de a fi gata pentru primirea unei mărfi atât de preţioase.

Într-adevăr, de îndată ce cabinetul de război luase hotărârea să transfere pe celălalt ţărm al Atlanticului bogăţia naţională, s-a cerut Băncii Canadei ajutorul pentru a găsi un local adecvat în vederea adăpostirii titlurilor. Se formulau două exigenţe principale: sala blindată trebuia să măsoare cel puţin 12 metri pe 15; pe de altă parte, birourile adiacente trebuiau să ocupe o suprafaţă de 750 de m^2 într-un loc sigur. Numai subsolul sediului Companiei Sun Life, adânc înfipt în scânca insulei Montréal, putea să facă faţă unor cerinţe atât de stricte. Mansur se deplasase la faţa locului pentru a studia problema cu preşedintele Companiei, Mr. Arthur D. Wood, cu Mr. McAuslane, însărcinat cu problemele imobilului, şi cu arhitectul Paine. Conducerea companiei şi-a dat acordul şi lucrările au început imediat pentru a pregăti pardoseala şi camera blindată. Trebuiau stabilite amănuntele pentru planul de ventilaţie, instalaţia de apă şi instalaţia electrică; trebuia

recrutat personalul necesar. Situaţia în Europa se agravase însă atât de repede, încât titlurile au sosit mai înainte ca localurile să fi fost gata.

La gara Bonaventure, Mansur, Perkins şi echipa Băncii Angliei au aşteptat momentul potrivit. Deşi gara a fost închisă şi interzisă publicului, ei şi-au dat seama că toate eforturile pentru păstrarea secretului ar fi fost zadarnice dacă s-ar fi făcut transportul la sediul lui Sun Life în plină zi. Un val de camioane gonind pe străzi ar fi dat loc la clevetiri. S-a hotărât deci să nu se facă nicio mişcare înainte de căderea întunericului protector.

Descărcarea a început imediat după miezul nopţii. Lăzile nu erau grele, şi salariaţii de la Canadian Express lucrau fără nicio pauză. Poliţia municipală a interzis complet circulaţia între gară şi sediul lui Sun Life, dar, fiindcă un convoi de camioane ar fi putut atrage atenţia, vehiculele porneau separat. De îndată ce unul dintre ele era încărcat, pleca, pe străzile pustii, cu gardieni înarmaţi la bord, până la intrarea din spate şi cobora rampa abruptă ce ducea la primul subsdl. Interiorul clădirii era plin cu poliţişti canadieni înarmaţi cu puşti. Lucrătorii îşi treceau lăzile din mână în mână în lanţ, iar camionul pleca la gară pentru o nouă încărcătură. Naveta aceasta a continuat până în zori; în acel moment toate vagoanele erau deja golite, iar în Dominion Square nu rămăsese niciun indiciu că între timp s-ar fi petrecut ceva ieşit din comun.

În cursul zilei titlurile au fost transportate de la primul subsol la cel de al treilea, la domiciliul lor temporar din sala zisă a stâlpilor. În momentul în care ultima ladă a fost depozitată, David Mansur, în numele Băncii Canadei, predă oficial titlurile în paza lui Alexander Craig, în calitate de director al Depozitului de valori al Regatului Unit. Atunci a înd Craig i-a dat lui Mansur chitanţa semnată, în preajma acestuia se afla un agent al poliţiei care asculta cu aer solemn declaraţia guvernatorului adjunct al Băncii Canadei, care spunea că de aici înainte titlurile se aflau sub autoritatea strictă a lui Craig şi că, începând din acel moment, poliţia nu va primi instrucţiuni

decât de la acesta din urmă. Craig examina cu teamă lesne de înţeles această sală a stâlpilor, folosită în mod normal ca depozit de vechituri şi a cărei uşă de lemn nu avea nici măcar o broască convenabilă.

Un ofiţer de poliţie îl asigură că n-avea de ce să se teamă. „Vom avea foarte multă grijă, domnule”, îi spuse el, ptpăindu-şi tocul revolverului şi arătând cu capul spre cinci colegi de-ai săi cu o înfăţişare tot atât de impozantă. Craig însă s-ar fi simţit mult mai bine dacă uşa ar fi avut o închizătoare oarecare; de aceea, trimise pe cineva să cumpere un zăvor şi un lacăt de la cea mai apropiată fierărie. Bineînţeles că dacă poliţia canadiană n-ar fi putut descuraja eventualii spărgători, nu această închizătoare fragilă i-ar fi împiedicat să intre. Era mai curând o măsură psihologică.

Aşadar, imobilul Sun Life era singurul care oferea suprafaţa cerută, dar nu poseda cameră blindată. Aceasta se afla încă în stadiul de proiect şi lucrările de construcţie a unui local care să fie garantat împotriva oricărei încercări de furt au căpătat o prioritate absolută.

Se făcuse ora patru dimineaţa când Craig şi colegii săi au socotit că pot să părăsească locurile şi să lase titlurile în mâinile bine înarmate ale poliţiştilor. Le era cald şi erau sleiţi de puteri. În subsolul clădirii, fără ferestre şi fără ventilaţie adecvată, condiţiile de lucru erau departe de a fi ideale. Craig şi Mansur au ieşit ultimii din sală. Dar când au vrut să urce, şi-au dat seama cu consternare că fuseseră închişi în subsol. După ce au bătut zdravăn cu pumnii în uşă, au reuşit să atragă atenţia asupra sorţii lor. „Am fost, în sfârşit, eliberaţi şi conduşi la ascensor, povesteşte Craig. Dar când am ieşit din ascensor, un poliţist voinic şi-a îndreptat puşca spre mine. Până când m-au identificat, ceilalţi au stat gata să tragă asupra mea”.

Peste câteva ore oraşul Montréal îşi relua viaţa trepidantă; străzile erau înţesate de maşini şi trotuarele de pietoni ce alergau spre locurile lor de muncă, precum furnicile. În imobilul Companiei Sun Life cei 5.000 de salariaţi soseau pentru ziua de lucru care începea. Intrând

prin poarta principală şi îndreptându-se – spre birourile lor, nu au observat nimic anormal. Nu ştiau că în subsolul clădirii trăiau ca prizonierii un număr de poliţişti, mâncând şi dormind într-un dormitor instalat în preajma lăzilor cu titluri.

A doua zi s-a instalat o linie telefonică şi un sistem primitiv de alarmă. Totodată s-au „împrumutat" câteva birouri şi dulapuri-clasoare vechi, ca şi un număr de maşini de scris. Toate uşile de acces spre subsol au fost zăvorâte şi doar un singur ascensor putea coborî mai jos de parter. Numai un mic număr de persoane posedând un permis special au fost autorizate să străpungă barajul poliţiştilor. Intrase în funcţiune Depozitul de valori al Regatului Unit.

Cu câtva timp înainte de sosirea lui *Emerald,* Mansur începuse să recruteze personal pentru depozit, aproximativ 130 de persoane, cea mai mare parte cu experienţă în lucrări de bancă sau la agenţii de schimb. Se afla însă într-o situaţie delicată, deoarece nu putea să le spună în ce va consta activitatea lor. „Mă întrebau de ce erau plătiţi să nu facă nimic, şi nu aveam dreptul să le explic".

Totul se desfăşura atât de bine, încât lui Craig i se părea că este prea frumos pentru a fi adevărat. Şi nu se înşela. Oraşul Montréal este cunoscut prin furtunile sale subite şi devastatoare şi, într-adevăr, puţin după sosire, bunurile Marii Britanii au fost pe punctul de a suferi o „lichidare" dezastruoasă. Norii s-au rupt chiar deasupra oraşului şi s-a pornit să cadă o ploaie atât de puternică, încât apa a început să se infiltreze prin pereţii sălii stâlpilor şi să o inunde. Din fericire, lăzile cu titluri fuseseră amplasate pe scânduri ce stăteau pe traverse la *50* de cm de sol. Au trecut mai multe ore până s-a observat inundaţia; apa se afla deja aproape la nivelul lăzilor în disperarea generală, s-au pus în funcţiune toate pompele portative ce se aflau la îndemână, exact la timp pentru a împiedica astfel transformarea titlurilor într-un oribil terci de hârtie. Faptul că totul a fost atât de aproape de catastrofă făcea ca lucrările pentru noua cameră blindată

să devină mai presante; cu atât mai mult cu cât în portul Halifax era aşteptat acrim, din moment în moment, convoiul *Revenge,* cu o încărcătură de titluri şi mai importantă.

Pentru a construi această sală blindată era necesar să se procure de urgenţă oţel şi încă în mare cantitate. Dar unde să găseşti oţel în acele zile de război? Totul era rezervat pentru fabricarea materialului de luptă. S-a căutat în depozitele de fiare vechi, însă acestea erau goale. Cineva a avut o inspiraţie bruscă: soluţia avea să fie dată de o cale ferată dezafectată. Astfel a fost trimisă o echipă de muncitori voinici pentru a debulona 870 de şine, care au fost transformate în stâlpi metalici pentru consolidarea zidurilor şi a plafonului sălii ce avea înălţimea de 3, 50 metri. Aceştia au fost înecaţi în ciment, ceea ce a antrenat fabricarea unei cantităţi de circa 400 de tone de beton. Zidarii au îngrămădit în malaxoare nisip, ciment şi prundiş, peste care au turnat mii de litri de apă. Amestecul a fost injectat în ziduri şi plafon prin jeturi la înaltă presiune. Timp de douăzeci şi cinci deziile lucrările au continuat zi şi noapte până când şinele au fost complet învelite într-un zid masiv de beton. Şi, în tot acest timp, personalul de la Sun Life se îndeletnicea cu ocupaţiile obişnuite, fără a manifesta nici cea mai mică bănuială cu privire la această activitate debordantă. I se spusese că trebuiau consolidate fundaţiile.

Să revenim acum la convoiul lui *Revenge.* Titlurile escortate de Perkins sosiseră la Montréal în noaptea de 14 iullie. Lucrările pentru camera blindată nu se terminaseră încă şi poliţia călare asigura o pază neîncetată a stivelor de lăzi. În condiţii dintre cele mai penibile, o echipă de electronişti lucra pentru o instalaţie de detectare ultrasensibilă a sunetelor, care avea să fie montată în zidurile de 90 cm grosime. Sala a fost împânzită cu microfoane care permiteau supraveghetorilor din exterior să înregistreze cel mai uşor zgomot de fierăstrău sau de raşpel; era detectată până şi simpla deschidere a unui sertar.

Afară temperatura ajunsese de 30°; procentul de umiditate, în mod normal de 45, crescuse la 90. În camera blindată condiţiile erau însă mult mai grele; lucrătorii manuali erau leoarcă de transpiraţie, iar personalul din birouri îşi scosese vestoanele şi cravatele.

Lucrările au fost terminate într-un timp remarcabil de scurt, în afară de confecţionarea unei uşi. Aceasta trebuia să fie prevăzută cu un sistem complicat de combinaţii, astfel încât să fie imposibil de deschis de către o singură persoană. Un mecanism atât de complex nu putea fi fabricat într-un timp aşa de scurt. Soluţia a fost dată de Banca Canadei, care s-a dovedit permanent gata să sară în ajutor. Ea transferă o uşă masivă de la una din sucursalele sale. Craig considera totuşi că nu este suficient. El a dat dispoziţie ca în faţa sălii să se construiască un zid de cărămidă, în care s-a înserat o uşă metalică groasă; în spatele acestei uşi a fost plasat un grilaj de fier puternic; între uşă şi grilaj stătea de pază un poliţist înarmat. Abia atunci Craig a început să aibă sentimentul că bogăţia Marii Britanii se afla în securitate. Putea să înceapă mutarea titlurilor din amplasamentul lor provizoriu în această cameră blindată.

Sub strălucirea albă a proiectoarelor, care degajau o căldură de cuptor în acest spaţiu închis, echipele de muncitori deplasau lăzile în cărucioare dintr-o parte în cealaltă a subsolului. Oamenii aceştia nu aveau nicio idee despre valoarea lăzilor transportate: milioane şi milioane de lire.

Rămânea de îndeplinit sarcina uriaşă de a verifica şi a clasa titlurile. Cu toate că Craig venise cu nişte liste extraordinare şi că, în principiu, cunoştea exact conturile, trebuia totuşi să fie înscrisă fiecare valoare şi verificată dacă corespunde celor indicate pe o listă în dublu exemplar rămasă la Londra. Această activitate era cu atât mai grea cu cât acelaşi titlu era descris în mod diferit de mai multe persoane.

„Dacă titlurile erau atât de îngrijit inventariate, de ce ar fi fost pierderea lor o catastrofă?”, întrebă un membru

al personalului. Craig răspunse fără echivoc:

„Dacă *Emerald,* sau oricare alta dintre nave, s-ar fi scufundat, nu ştiu ce am fi făcut. Natural, numărul titlurilor, proprietarii lor şi alte informaţii erau notate. Dar a reface dubluri de certificate ar fi fost o muncă colosală, care ar fi comportat munţi de hârţoage, ar fi ridicat probleme juridice etc. Înregistrarea ar fi cerut anumite drepturi… Fără îndoială, ar fi fost nevoie de trei ani pentru a descâlci lucrurile”.

Şi în acest timp, evident, războiul ar fi fost pierdut.

Craig a văzut titlurile închise în adăpostul lor inexpugnabil, cu sentimentul misiunii îndeplinite; dar ele nu fuseseră aduse de pe celălalt ţărm al Atlanticului pentru a nu folosi la nimic; ele trebuiau utilizate pentru obţinerea dolarilor atât de necesari efortului de război. În imediata apropiere a camerei blindate au fost instalate birourile depozitului. Abia atunci David Mansur a introdus cele 130 de persoane – bancheri pensionaţi, tehnicieni din birourile de schimb, secretari ai unor societăţi de investiţii – care până atunci se ciocneau unul de altul întrebându-se în ce scop fuseseră angajaţi. În sfârşit, după ce au depus jurământul păstrării secretului, au fost puşi la curent şi a început să funcţioneze cea mai discretă afacere de negoţ cu valori din lume. Cu timpul, ea a căpătat o importanţă la fel de mare ca Bursa din Londra sau din Wall Street.

Băncile engleze au fost autorizate să-şi aibă reprezentanţi prezenţi la deschiderea lăzilor. Au fost numiţi aproximativ 35 de delegaţi, fiecare dintre ei fiind cuplat cu un membru din personalul depozitului, împreună cu care verifica lăzile sale proprii. Fiecare tandem îşi avea listele proprii, care trebuiau să corespundă cu cele aflate în lăzile numerotate. Personalul lui Craig lucra câte zece ore pe zi şase zile pe săptămână. Spre sfârşitul lui septembrie, examinarea, verificarea şi clasarea au fost terminate; s-au folosit 120 de kilometri de banderolă pentru legat teancurile.

Evident, în cursul unei lucrări de asemenea anvergura apăreau diferenţe la colaţionare, de aceea

pentru a repune totul în ordine, s-au trimis la Londra 6.000 de note speciale, cifrate. A fost angajat personal anume pentru descifrarea răspunsurilor. Urgenţa era atât de mare, încât numeroşi funcţionari de bancă în Marea Britanie au trebuit să stea la posturile lor săptămâni întregi, inclusiv duminicile.

În afară de personalul foarte specializat, Craig a folosit un mare număr de femei pentru a detaşa cupoanele acţiunilor şi ale obligaţiunilor. „În viaţa mea – spunea Mamsur – n-am văzut atâtea cupoane. Un mare număr din proprietarii lor nu le văzuseră niciodată, nici nu primiseră de multă vreme dividendele. Era un adevărat maraton”.

Cu toate că era interzis să se comită vreo eroare, oricât de mică, timpul pentru dubla verificare era măsurat, căci niciuna din valorile negociabile nu putea fi vândută până când nu erau verificate atât suma, cât şi proprietarul lor. Numai titlurile americane şi canadiene acopereau o gamă uriaşă: obligaţii federale, provinciale şi municipale, acţiuni industriale, miniere, petroliere şi alte valori – practic provenind de la toate afacerile importante cotate în bursă. În plus, un mare număr de valori europene care, datorită ocupaţiei naziste în Europa, deşi practic, erau puţin negociabile, trebuiau să fie totuşi tratate ca şi celelalte.

La începutul toamnei, operaţia era aproape încheiată, şi Alexander Craig putea să afirme cu legitimă mândrie: „N-am pierdut nici măcar un cupon; nu lipseşte niciun certificat. Dată fiind graba cu care au fost reunite şi expediate titlurile, rezultatul este remarcabil”.

Unul din principalii locţiitori ai lui Craig, Charles Hamilton, îşi amintea de ziua în care depozitul începuse în sfârşit să funcţioneze:

„La *26* octombrie 1940 am făcut primul «ordin de asignaţie» de la plecarea noastră din Anglia. ¡Potrivit acestui ordin, toate efectele aflate în titluri canadiene ce aparţineau persoanelor rezidente în Marea Britanie au fost achiziţionate de Tezaurul majestăţii sale. În următoarele trei luni s-au emis alte trei ordine, privind titlurile

americane. Transferul a mii de valori în contul Tezaurului, efectuat pe un continent, şi plata acestor valori, efectuată pe un alt continent, cât mai urgent posibil, cerea punerea în funcţiune a unui mecanism bine reglat”.

În *Memoriile de război,* Winston Churchiâl menţionează depozitul în treacăt; el scrie doar atât: „În luna noiembrie 1940 vândusem deja titluri americane în valoare de 335.000.000 de dolari, titluri rechiziţionate şi plătite în lire proprietarilor lor, în Marea Britanie”.

Acest comentariu laconic nu scoate în valoare enorma cantitate de muncă efectuată de Craig şi de personalul său. De îndată ce lucrurile au fost bine puse la punct la depozit, reprezentanţii Tezaurului hotărau ce titluri să vândă pe piaţa financiară americană şi canadiană pentru dolarii atât de necesari finanţării războiului; în acest timp, purtătorii titlurilor erau plătiţi în lire.

Lucrul cel mai uimitor este că în marele imobil al Companiei Sun Life nicio persoană nu bănuia ce se petrece sub picioarele proprii. Sidney ¡Perkins se amuza amintind un incident care ilustra admirabil secretul total ce se menţinuse.

„Într-o dimineaţă, în restaurantul Companiei Sun Life, o chelnăriţă tânără, care tocmai sosise din Sudul Angliei, îmi spuse cu tristeţe: «Dacă blestemaţii ăştia de nemţi vor intra în Southampton, sper că nu vor pune mâna pe cele două acţiuni de ia Canadian Pacific pe care le-am lăsat acolo în bancă.» Mi-a fost greu să-mi stăpânesc un zâmbet. Ne găseam exact deasupra locului unde acţiunile ei se aflau la adăpost sigur”.

N-a fost prea greu să se dea o explicaţie celor 5.000 de salariaţi ai Companiei Sun Life în legătură cu funcţionarea birourilor de la subsol. Li s-a spus că era vorba să se lanseze un mare împrumut de război şi niciunul dintre ei nu avea posibilitatea să verifice adevărul acestei afirmaţii, deoarece nicio persoană străină de depozit nu avea dreptul să pună piciorul acolo. Pentru a pătrunde în depozit, trebuia să prezinţi mai întâi o carte de identitate specială, care se schimba în fiecare lună; urma

apoi un baraj format din poliţişti înarmaţi, postaţi la baza ascensorului şi aşezaţi în spatele unui birou. Sub acest birou se aflau camuflate dispozitive de alarmă în legătură directă cu cartierul general al poliţiei călare din Canada şi cu poliţia municipală, precum şi cu Asociaţia de protecţie electrică a Dominionului, care instalase aparatura electronică. Într-o zi, un poliţist care stătea la birou a dat, din greşeală, alarma. În următoarele trei minute poliţişti înarmaţi se aflau la faţa locului împreună cu gărzi de la societatea de pază.

Au fost luate şi alte precauţii pentru a împiedica pătrunderea în depozit a oricărei persoane neautorizate. Cât despre accesul la camera blindată, practic era un lucru imposibil. Numai o mână de funcţionari importanţi putea pătrunde în această încăpere unde titlurile se aflau depuse în 901 dulapuri-clasoare. Uşa mare de la intrare se deschidea printr-o dublă combinaţie, şi nimeni nu era autorizat să cunoască ambele părţi.

Harold Forrest era una din rarele persoane care poseda una din jumătăţi. „Pentru a deschide uşa trebuiau să se prezinte doi dintre noi; niciunul din cei doi nu cunoştea cealaltă combinaţie. De-abia ne obişnuiam că cifrul se şi schimba”.

Personalul depozitului fusese angajat cu mult înainte de începerea operaţiilor, fără să se poată spune persoanelor angajate despre ce muncă va fi vorba. „Din fericire pentru David Mansur, responsabil cu angajarea specialiştilor, războiul adusese cu sine un marasm al pieţei financiare şi nu se ducea lipsă de „ghişetieri”, acei salariaţi care se ocupă de intrările şi ieşirile acţiunilor şi obligaţiilor în bănci şi societăţi de investiţii. Pe de altă parte, băncile canadiene şi-au dat concursul procurând personal specializat.

Nimic nu evidenţiază mai bine metodele puţin ortodoxe folosite la recrutarea personalului decât felul în care a fost recrutat Edward Hanna, absolvent al Universităţii McGill din 1927, cu diplomă în economie. Timp de mulţi ani, acesta lucrase la societăţile de curtaj,

dobândind vaste cunoştinţe despre piaţa financiară. În primăvara lui 1940 se angajase voluntar în aviaţia canadiană. Angajamentul său fusese acceptat cu oarecare întârziere. Hanna îşi informă patronul şi începu să elibereze biroul pentru a pleca la noul său post.

„În timp ce-mi ambalam lucrurile personale, povesteşte Hanna, a sunat telefonul. Mi se cerea de la Banca Canadei să merg la birourile lor pentru o problemă urgentă. Acolo am fost plimbat de la un serviciu la altul fără nicio explicaţie. În cele din urmă, am fost condus într-o cameră în care se aflau doi bărbaţi – David Mansur şi Alex Craig. Discuţia noastră a fost ciudată. Nu ştiam de ce am fost convocat, iar ei ezitau să-mi spună".

Hanna a fost ţinut ca pe jăratic, într-o formă amabilă, dar cu insistenţă. Când a spus că se afla pe punctul de a se angaja în aviaţia canadiană, interlocutorii săi l-au întrebat dacă nu ar vrea să renunţe la acest jmoiect şi să accepte o nouă funcţie. „Evident că am vrut să ştiu despre ce era vorba. Ei au dat din cap şi au răspuns că nu-mi pot spune. La aceasta am izbucnit cu toţii în râs.

Au ieşit din impas în momentul în care Craig l-a întrebat dacă nu bănuieşte despre ce funcţie este vorba. Hanna răspunse cu multă agerime: „A sosit marfa. Evident, Craig a rămas uluit de acest răspuns; nu vorbise cu nimeni despre misiunea sa, iar convoiul lui *Revenge* se afla încă în larg. S-au comis deci anumite indiscreţii. „Cine v-a spus acest lucru?" întrebă foarte sec Craig.

Hanna le explică că era o idee personală pur intuitivă. Urmărise îndeaproape tristele evenimente din Europa; atunci când se părea că Marea Britanie se afla în faţa pericolului iminent de invazie, el a dedus pur şi simplu că s-ar putea organiza în Canada ceva în genul unui Depozit de valori. Cu o abilitate care l-ar fi impresionat pe Sherlock Holmes, el şi-a dat seama de marea experienţă pe care o avea Craig în problemele de bancă şi de piaţă financiară, precum şi de faptul că accentul său era categoric englezesc. Hanna îndrăzni chiar să parieze că Craig aparţinea Băncii Angliei. Acesta răspunse doar atât:

„Dumnezeule, jucaţi tare!”

„Deşi aveam de multă vreme impresia că s-ar putea organiza un asemenea depozit, nu-mi imaginasem că voi participa şi eu. Şi iată că, în câteva minute, mi se oferea conducerea secţiei canadiene. Imediat m-am pus pe lucru”.

Hanna îşi aminteşte amuzat că una din primele sale activităţi fusese să comande „sfoara roşie” necesară legării pachetelor de titluri.

„De ce roşie? am pus întrebarea. Mi se răspunse că, prin tradiţie, Banca Angliei îşi lega documentele oficiale cu sfoară roşie şi că, de-a lungul anilor, acest termen devenise sinonim cu amănunte inutile şi hârţogărie. Nu am putut găsi sfoară roşie în Montréal şi a trebuit să ne mulţumim cu una albă. Am consumat cantităţi inimaginabile – mai mult de 110 km”.

Cu începere din acel moment Hanna a jucat un rol esenţial în recrutarea personalului. Avea misiunea, cât se poate de dificilă, să fixeze salariile. Numirea sa a fost însă o binecuvântare pentru un alt motiv; el a fost primul care a dat alarma când subsolul a fost inundat. Într-adevăr, într-o anumită perioadă, el lucrase pentru o societate care administra domeniul unde se afla cariera din care s-au extras blocurile de granit destinate construcţiei clădirii Sun Life; din experienţă, ştia că această clădire se afla în pericol real în caz de inundaţie.

„Când a izbucnit furtuna cea mare, am hotărât să văd cum se comporta sala în care se aflau titlurile. Spre marea mea emoţie, ea era inundată. Atâta apă cursese într-un răstimp atât de scurt de-a lungul zidurilor exterioare, încât pătrunsese între trotuar şi imobil într-o cantitate atât de mare, încât se infiltrase în zidurile subsolului. Situaţia a fost salvată prin sosirea rapidă a pompelor de ajutor”.

Când au început lucrările de verificare a titlurilor, Hanna a fost însărcinat cu supervizarea lor. Fiecare dintre lăzi a trebuit să treacă prin mâinile lui într-un moment sau în altul. Cu toate că jucase un rol esenţial în apărarea intereselor Marii Britanii, el vorbeşte despre aceasta cu multă modestie.

„Din câte mi-aduc aminte, n-am avut dificultăţi cu personalul. Ceea ce ne susţinea, era sentimentul că participăm la efortul de război. Munca era grea şi, făcută la subsol pe o căldură sufocantă, nu era deloc amuzant. Când ne aflam în momentele cele mai grele ale operaţiilor, am fost încurajaţi de exemplul uimitor ce ni-l dădeau colegii noştri din Londra în cursul bombardamentelor. În comparaţie cu ei, ceea ce făceam noi însemna foarte puţin, căci nu riscam acea moarte coborâtă din cer”.

Atunci când depozitul a început să funcţioneze din plin, s-a deschis pe Wall Street un birou pentru ca să se predea la Bursa din New York ordinele de vânzare a titlurilor.

Pe măsură ce lunile treceau, mulţi locuitori din Montreal ironizau versiunea oficială, potrivit căreia imobilul Companiei Sun Life ar fi adăpostit în adâncurile lui un organism destinat organizării împrumutului de război. Pentru ei această versiune însemna un şiretlic spre a ascunde adevărul. Făcându-şi cu ochiul şi dându-şi coate, ei murmurau: „Aici sunt ascunse bijuteriile coroanei britanice!” Tamhas Muirhead, care lucra într-un mare magazin din Montreal, înainte de a fi ataşat echipei lui Craig, povesteşte despre un incident amuzant, provocat de zvonurile ce se răspândiseră în oraş:

„Într-o dimineaţă a sosit la depozit un bărbat însoţit de trei femei tinere cu care voia să pătrundă în subsol. Oprit de un poliţist cu un aer foarte sever şi rugat să prezinte autorizaţia, acesta răspunse cu indignare: „Sunt un salariat de la Sun Life şi vreau să arăt acestor doamne bijuteriile coroanei”. Foarte mirat, poliţistul îşi stăpâni un zâmbet şi-i spuse cu multă seriozitate ca deocamdată camera blindată şi conţinutul său nu erau deschise pentru vizitatori”.

Oricât de uimitor ar părea, mitul despre bijuterii a persistat încă multă vreme după ce se ridicase obligaţia de păstrare a secretului. Fără îndoială că el a exercitat o fascinaţie mai mare decât adevărul. Dacă aceşti patru vizitatori ar fi fost admişi în Sfânta Sfintelor, ar fi fost

foarte decepţionaţi. Ar fi văzut un număr de funcţionari lucrând la lumină artificială şi cohorte de femei tinere părând că îndeplinesc sarcini de birou foarte obişnuite. Cine ştie? Poate tocmai caracterul rutinier al acestei activităţi a fost cea mai bună garanţie de securitate pentru depozit. Era mai plauzibil să admiţi că poliţia călare în uniformă roşie păzeşte bijuterii inestimabile decât că exercită o pază constantă pe teancuri de documente legate cu sfoară.

Banca Angliei a refuzat permanent să vorbească despre această operaţie şi lipsa sa de cooperare s-a extins şi asupra ziarului de întreprindere al companiei de asigurări Sun Life, când, după război, acesta a publicat un articol referitor la ce se petrecuse în subsolul atât de puternic păzit.

„Nu se poate spune mare lucru despre modul de funcţionare internă a Depozitului de valori ale Regatului Unit. Banca Angliei este remarcabil de tăcută referitor la tot ce o priveşte. La întrebările pe care le-am pus, ea ne-a răspuns politicos, dar evaziv”.

Rezultatul a fost că multă vreme numeroşi canadieni au refuzat să admită ideea că sala secretă nu conţinea decât titluri. Ei preferau să creadă că era o peşteră cu comori, şi chiar după război au continuat să apară în ziare articole pretinzând că ea serveşte drept adăpost pentru bijuteriile coroanei Angliei. Ziarul *Action Catholique* din Québec îşi exprima certitudinea în această privinţă:

„… diamante, pietre preţioase cu o valoare fabuloasă, piese istorice inestimabile, ca marele safir din coroana lui Carol al II-lea, safirul din inelul lui Eduard Confesorul, cerceii de perle ai reginei Elizabeta I, Cullinan-ul sau Steaua Africii, diamant uriaş oferit lui Eduard al VIII-lea de Africa de Sud şi asigurat la o valoare de 7.500.000 de dolari, rubinul pe care-l purta la coif Prinţul Negru în bătălia de la Azincourt, Koh-i-Noor-ul, acest diamant fabulos al cărui nume înseamnă „Munte de lumină”, care fusese găsit în India, luat de către persani, cumpărat de la ei de East India Company şi oferit reginei Victoria în 1850.

Şi apoi o grămadă de coroane, diademe, săbii de paradă, brăţări, coliere şi alte relicve istorice. Se aflau de asemenea bijuteriile monarhilor străini refugiaţi în Anglia în zilele întunecate din 1940, precum şi mii de milioane de dolari în valori engleze”.

O legendă atât de frumoasă are o viaţă îndelungată; şi astăzi unii cred cu toată fermitatea că este adevărată. Şi de ce nu? Adevărata istorie a bijuteriilor coroanei engleze rămâne să fie scrisă. În ianuarie 1970 Sir Owen Morshead, bibliotecarul castelului Windsor, a declarat:

„Bijuteriile coroanei au fost transferate de la Turnul Londrei la castelul Windsor. Aici, pietrele cele mai preţioase au fost scoase de pe coroane. Ele au fost depuse într-un loc sigur din castel, într-un recipient portativ – o oală – astfel încât să poată fi transportate în caz de urgenţă. Din fericire, nu s-a ivit o asemenea necesitate”.

În momentul de faţă, la aproximativ patruzeci de ani de la începutul conflagraţiei, palatul Buckingham refuză politicos să facă orice comentariu asupra acestui subiect.

MAREA BRITANIE SE PREGĂTEŞTE CONTRA INVAZIEI

În timp ce şirurile de şalande automotoare coborau fluviile şi canalele Europei, îndreptându-se spre porturile Mânecii, şi în timp ce germanii instalau artileria grea care ar fi bombardat acea cale maritimă strâmtă, Marea Britanie se pregătea să-i respingă pe invadatori, cu o hotărâre rar întâlnită într-o ţară ameninţată. De la o zi la alta, ţara se scufundă în anonimat, căci bornele de pe drumuri au fost smulse, stâlpii indicatori au fost ridicaţi, numele de localităţi din gări, de pe străzi, din birourile de poştă ale satelor au fost şterse. Cu trecerea timpului, este dificil să credem că germanii, oameni foarte minuţioşi, dacă ar fi debarcat, n-ar fi adus cu ei hărţi detaliate şi planuri ale oraşelor. Aceasta dădea însă populaţiei impresia că supravieţuirea depindea de fiecare.

Cu toate că la mijlocul lui iunie sosiseră din America cantităţi considerabile de arme şi material, Anglia rămânea

insuficient echipată pentru a face faţă unui asalt serios. Totuşi moralul era uimitor de ridicat. Poporul era gata să suporte orice încercare. Cu un civism deosebit, englezii duceau cu ei masca de gaz când plecau la lucru, şi acceptau o raţionalizare la limita foametei. Consumau mâncăruri prea puţin apetisante, gândite de experţi în dietetică; acestea erau împociobite cu nume încurajatoare ca, de pildă, „budincă patriotică”.

Rarii fericiţi autorizaţi să-şi folosească automobilele le vopseau aripile în alb şi conduceau pe întuneric cu farurile camuflate, astfel încât fascicolul de lumină pe care-l aruncau nu era mai mare decât de la o lampă de buzunar. Marea majoritate a oamenilor se deplasau pe jos, iar noaptea purtau pe îmbrăcăminte plăci luminoase, evitând astfel să fie răsturnaţi în întuneric. Telefonul deveni un lucru de domeniul trecutului, ce nu mai era folosit decât în caz de absolută urgenţă. Mărfurile de lux dispăruseră practic din magazine. Populaţia acceptă această ambianţă de asediu şi dădea ascultare cu p-ăcere numeroaselor imbolduri care apăreau pe afişele expuse pe fiecare centimetru disponibil din panourile de afişai: ea „muncea pentru victorie” şi-şi ţinea cu grijă gura, deoarece „un cuvânt imprudent poate costa vieţi omeneşti”.

Englezii au fost întotdeauna mândri de aptitudinea lor de a se» lescurca cu mijloacele ce le au la îndemână. În mod ciudat, aceasta le creştea încrederea, ca şi cum ar fi fost vorba de o armă secretă care l-ar fi ameninţat pe duşman. Această stare de spirit exista la cei care dădeau ordinele, ca şi la cei care le executau. Rezultatul era adeseori plin de umor inconştient şi câteodată complet idiot Fiecare purta cu grijă un buletin de identitate, dar nimeni nu se întreba la ce ar putea servi, deoarece nu comporta fotografie. Fiecare persoană de sex masculin de la şaptesprezece la şaizeci şi cinci de ani era îndemnată să adere la Voluntarii apărării locale (rebotezată mai târziu Home Guard), uitând de ranguri şi privilegii. Astfel, unii generali în retragere s-au angajat ca simpli soldaţi, insistând însă să-şi păstreze vechea uniforma. Aceşti

militari cu jumătate de normă erau numiţi în glumă „para-vânători”, căci una din sarcinile lor era să lichideze orice paraşutist care ar fi încercat să aterizeze: se credea că invazia se va face în mare parte cu trupe aeropurtate.

Dată fiind penuria gravă de arme, nu s-a neglijat absolut nimic din ce ar fi putut să constituie o armă împotriva invadatorului. În urma unui apel s-au adus la posturile de poliţie 20.000 de puşti de vânătoare. Comitetul american pentru apărarea căminelor britanice a trimis un transport de carabine, puşti şi pistoale. Puşti care serviseră pentru ultima dată în timpul răscoalei din India au fost scoase din panoplii şi primite cu recunoştinţă de către Home Guard. Muzeele au pus la dispoziţie foarte vechi muschete; s-au desprins de pe pereţi lănci indigene, cuţite şi vechi săbii folosite în abordaje. Până şi crosa de golf şi toporul familial au fost primite ca arme de apărare. Toate acestea erau, fără îndoială, de o eficacitate îndoielnică, dar valorau mai mult decât nimic. Cei care făceau parte din Home Guard erau ferm convinşi că reprezentau o forţă de care trebuia să se ţină seama. Acest zel uimitor nu era specific doar locuitorilor insulei; numeroşi americani care preferaseră să rămână în Anglia decât să se înapoieze acasă la ei au format primul escadron american din Home Guard-ul londonez; purtau o uniformă asemănătoare aceleia a omologilor lor englezi, cu excepţia unui vultur pe epoleţi. Ambasadorul Kennedy protestă spunând că „cetăţenii americani ar putea fi împuşcaţi ca franctirori în cazul în care germanii ar fi ocupat Londra”.

Întrucât pericolul era din ce în ce mai presant, s-a elaborat un întreg noian de decrete, care ar fi putut tot atât de bine să fie aruncat ia coşul de hârtii. Era interzis să se tragă asupra porumbeilor, deoarece aceştia ar fi putut duce, eventual, un mesaj. Orice individ îmbrăcat în civil care ar fi aterizat cu paraşuta trebuia împuşcat pe loc; nu se putea trage însă asupra paraşutiştilor în uniformă decât dacă era vorba de un grup mai mare de şase bărbaţi. Numărul acesta fusese fixat astfel încât să se evite ca

Elome Guard-ul să tragă din greşeală asupra aviatorilor din Royal Air Force; într-adevăr, cele mai mari bombardiere aveau un echipaj de maximum şase piloţi.

Cu trecerea anilor, toate acestea par complet ineficiente; atunci însă nu era momentul pentru hotărâri îndelung gândite, şi, pe de altă parte, populaţia avea nevoie de directive clare în legătură cu comportamentul pe care trebuia să-l aibă dacă nemţii ar fi debarcat. Activităţile coloanei a cincea în Franţa şi în celelalte ţări ocupate făcuseră populaţia extrem de sensibilă faţă de pericolul spionilor. Orice persoană care, din greşeală, îşi îndrepta lanterna de buzunar spre cer era imediat acuzată că face semnale spre avioanele inamice; umbla zvonul că unele persoane pregăteau terenuri de aterizare secrete. Bineînţeles, s-au produs şi erori tragice; au fost ucişi automobilişti nevinovaţi pentru că nu se opriseră la un baraj de pe şosea.

Persoanele a căror lealitate faţă de ţară era îndoielnică, sau membrii unor asociaţii suspecte, au fost internaţi. Arestarea lor era uneori arbitrară şi nedreaptă, şi un mare număr de persoane nevinovate au avut de suferit, dar momentul era prea periculos pentru a se putea lua anumite riscuri. În legătură cu această problemă Churchill avea anumite scrupule şi i le încredinţă ministrului de interne.

„Evident că sunt întristat că trebuie să-mi iau răspunderea pentru acte atât de străine de principiile fundamentale despre libertate în Marea Britanie, de *babeas corpus* şi celelalte. Pericolul public constituie justificarea lor…”

În ansamblu a dominat totuşi bunul simţ; viaţa trebuia să continue. Tocmai de aceea fermierii au fost îndemnaţi să are, să semene şi să culeagă recolta, iar masa publicului să rămână pe loc în cazul unei debarcări. Englezii văzuseră în Europa haosul ce se produsese pe drumurile înţesate de refugiaţi, şi cea mai mare groază a armatei era aceea de a-şi pierde mobilitatea, deoarece strategia britanică se bizuia pe capacitatea de deplasare

rapidă a trupelor de la un punct la altul. Ministrul informaţiei a editat o serie de broşuri, informând populaţia civilă că, dacă ar fi luat-o pe şosele, ar fi fost mitraliată de avioanele ce zburau la joasă altitudine. „Înainte de a acţiona, trebuie să gândiţi, dar trebuie să vă gândiţi întotdeauna la ţara voastră înainte de a vă gândi la voi”, aceasta era o injoncţiune oficială. Dacă naziştii ar fi debarcat cu adevărat, fiecare cetăţean ar fi trebuit să adopte o atitudine de non-cooperare; dacă ar fi cerut benzină sau informaţii, automobile sau chiar biciclete, trebuiau să fie refuzaţi; în rest, nu toată rezistenţa avea să fie pasivă; directorii întreprinderilor sau proprietarii magazinelor trebuiau să stabilească planuri pentru a rezista în cazul unui atac şi a-l respinge.

Într-o circulară confidenţială a ministrului producţiei aeronautice se spunea:

„Nu credem că ocuparea unei regiuni ar putea să dureze mult timp. În consecinţă, nu trebuie distruse inutil instalaţiile sau materialul, iar planurile trebuie întocmite toate în vederea reluării cât mai rapide a producţiei. Cele două obiective principale sunt:

1. Să se refuze inamicului utilizarea a tot ce ar putea să-i fie imediat folositor.
2. Să fie împiedicat de a sustrage instalaţii esenţiale sau de a pune mâna pe documente importante.

Dacă este posibil, desenele şi documentele vitale vor trebui reproduse şi depozitate într-un loc sigur”.

Dacă o uzină ar fi fost atacată, muncitorii trebuiau să rămână în adăposturile antiaeriene. „Ştim că aceasta comportă un risc pentru personal, dar ministrul este convins că acest risc va fi acceptat de bunăvoie ca o contribuţie la apărarea ţării”.

Numele de cod dat invaziei a fost Cromweli. Începând de la 13 iunie s-a interzis să se tragă clopotele bisericilor, specificându-se că acestea nu trebuiau puse în mişcare decât pentru a da alarma în cazul unui atac aeropurtat. La această măsură s-au opus foarte activ clopotarii; revista lor, *Ringing World*, considera că această

interdicţie reprezenta „o lovitură zdrobitoare adusă clopotului, din care acesta îşi va reveni cu greu chiar după terminarea războiului”. Cu toate acestea măsura a fost menţinută.

Aceste obiecţii pot să pară neserioase faţă de ameninţarea îngrozitoare care apăsa asupra naţiunii, dar ele făceau parte din viaţă şi reflectau dorinţa generală ca Hitler să nu dea peste cap modul de existenţă mai mult decât era necesar. În ceea ce-i priveşte, jucătorii de golf nu au protestat prea mult împotriva faptului că numeroase terenuri au fost date în folosinţă agriculturii pentru a produce alimentele atât de indispensabile şi nici nu s-au plâns din cauza instalaţiilor antitanc în beton armat şi a cuiburilor de mitraliere construite pe marginea terenurilor rămase. Totuşi erau hotărâţi ca jocul să nu cadă în desuetudine; deoarece acesta făcea parte din modul de viaţă pentru care se băteau, chiar dacă era necesar să modifice sacrosanctele regu-i ale golfului. Astfel, de pildă, în cadrul competiţiilor, dacă terenul era mitraliat sau bombardat, jucătorii puteau să se pună la adăpost fără a primi penalizări. O minge care ar fi fost deplasată din pricina unei acţiuni a inamicului putea fi repusă la loc.

Crichetul a suferit mai mult decât toate celelalte; şi, când au început bombardamentele masive, redactorul sportiv de la *Times* se plângea: „Datorită unor întreruperi ca acelea care se produc în prezent, căpitanul nu are cum să declare jocul încheiat la un moment mai mult sau mai puţin apropiat de cel care ar permite un sfârşit rezonabil de meci”. Este adevărat că aviaţia germani îi făcea pe jucători să piardă multe ore. Cursele de cai au fost suspendate pentru moment, dar vânătoarea de vulpi a rămas în vigoare, iar sezonul de vânătoare a fazanului a fost avansat de la 1 octombrie la 22 septembrie. Toate acestea aparţineau tradiţiei naţionale, unor deprinderi puternic înrădăcinate la englezi încă de pe vremea când Francis Drake juca bile pe promontoriul de la Plymouth, în timp ce Armada spaniolă se apropia.

Potrivit Dispoziţiilor de securitate bancară, directorii

băncilor au fost autorizaţi ca, în caz de urgenţă, să distrugă biletele de bancă, dar trebuiau să se asigure ca acest lucru să se facă în prezenţa martorilor pentru a putea fi înlocuite ulterior. Nu aveau dreptul să acţioneze decât în caz extrem. Problema hârtiei-monedă constituia o grija permanenta pentru organismele care manipulau sume mari de bani, de exemplu pentru plata salariilor; s-au imaginat mijloace năstruşnice pentru a se debarasa de numerar în caz de urgenţă, cum ar fi fost folosirea băilor de acid sau a cazanelor de calorifer. În general însă, se recomanda îngroparea banilor pentru a fi recuperaţi după trecerea pericolului.

După ce lansase Directiva nr. 16, care dădea curs planului de invazie, Hitler a rămas foarte mirat de constanta „rea-voinţă" a Angliei de a face pace. După opinia lui aceasta nu avea nicio şansă să respingă trupele sale pe mare. Pe de altă parte, el ar fi dorit să dea armatelor sale, frânte de oboseală, o oarecare odihnă; la 1 august avioanele germane au lansat manifeste verzi şi galbene asupra comitatelor din sud, prin care se făcea un „ultim apel la raţiune". Manifestele acestea au fost repede strânse de doamnele din ţinut, care le-au vândut la licitaţie pe câţiva bănuţi, deoarece strângeau fonduri pentru Crucea Roşie.

Führerul încerca cu orice preţ să-l discrediteze pe Churchill; insinua că Churchill era gata să abandoneze nava în naufragiu. Într-un discurs care-i galvaniză pe partizanii săi, Hitler declara:

„În ceasul acesta, simt că este o datorie de conştiinţă să fac o dată în plus apel la raţiunea şi la bunul-simţ din Anglia şi din alte părţi. Consider că sunt în situaţia de a lansa acest apel, căci nu sunt un duşman învins care cere graţie, ci învingătorul care vorbeşte în numele raţiunii. Nu văd niciun motiv ca acest război să continue. Sunt mâhnit gândindu-mă la sacrificiile pe care le va antrena".

Poporul englez a tras, bineînţeles, concluzia că Hitler se temea, iar Churchill era încântat de reacţia publicului. Cu o ţigară de foi groasă, strânsă între fălcile lui de

buldog, Churchill a făcut înconjurul ţării, adresându-se bărbaţilor şi femeilor din uzine, soldaţilor şi încurajându-i pentru o rezistenţă îndârjită. La începutul lui iulie, a trimis un memorandum confidenţial tuturor miniştrilor, insistând asupra necesităţii ca ei să dea exemplu.

„În ajunul unei posibile încercări de invazie şi a unei bătălii pentru pământul nostru natal, primul ministru doreşte ca toate persoanele cu funcţii de răspundere în forţele combatante sau în serviciile civile să fie pătrunse de datoria de a menţine un spirit de vigilenţă şi de energie plină de încredere. Dat fiind că trebuie luate toate precauţiile pe care le îngăduie mijloacele epocii noastre, nu există niciun motiv de a presupune că Germania ar putea să debarce în această ţară, pe calea aerului sau a mării, un număr de trupe mai mare decât acela pe care l-ar putea distruge sau captura forţele noastre aflate actualmente sub arme”.

Avertismentul a fost ascultat şi, chiar dacă unele persoane care ocupau posturi importante aveau în particular anumite rezerve privind capacitatea de supravieţuire a Marii Britanii, aceleaşi persoane erau extrem de atente pentru a nu exprima în public aceste îndoieli.

Dar oare acele femei care pozau vesele ţinând în mâini „ultimul apel la raţiune” sau caricaturiştii care-şi băteau joc de invitaţiile de pace ale lui Hitler, ar fi dovedit un optimism tot atât de agresiv dacă ar fi ştiut că Churchill luase hotărârea capitală de a expedia pe celălalt ţărm al Atlanticului aurul şi titlurile naţiunii?

Pe când la începutul războiului timpul fusese cel mai mare duşman al Marii Britanii, pe măsură ce se scurgeau zilele el devenise cel mai bun aliat, căci, deşi era încă prost echipată, ţara se afla acum într-adevăr pe picior de război. Nu mai era vorba de atac prin surprindere, şi Hitler ezita cu atât mai mult cu cât debarcările amfibii reprezentau o tehnică relativ nouă. De altfel, şefii săi de stat major erau divizaţi în ce priveşte locul şi momentul lansării atacului; Hitler însuşi hotărî ca Germania să aibă hegemonia aerului

mai înainte de a încerca o invazie. Această operaţie trebuia să se facă în etape, începând cu distrugerea aviaţiei engleze şi a aerodromurilor sale, apoi a unor obiective strategice, şi terminând cu lovitura de graţie, atunci când moralul populaţiei civile ar fi fost complet distrus din cauza bombardamentelor şi guvernul britanic ar fi implorat pacea. Dacă aceasta nu ar fi pus caoăt opoziţiei, ridicol de încăpăţânată, a englezilor, atunci trebuia declanşată invazia.

Bineînţeles, englezii nu ştiau nimic despre planurile lui Hitler şi coasta era în continuare supravegheată, zi şi noapte, de oamenii de veghe care scrutau orizontul în căutarea siluetelor cenuşii care ar fi anunţat sosirea şalandelor cu trupe. Pe de altă parte, era foarte posibil ca neutra Irlandă să fie ocupată şi folosită drept trambulină. Aceasta constituia o teamă permanentă pentru Churchill. Hitler, la rândul său, se gândise serios la acest lucru, iar Churchill descoperise singur că de Valera n-ar fi ridicat nici degetul cel mic pentru a-i ajuta pe englezi.

Unii membri fanatici din organizaţia I.R.A. erau întru totul de acord să-l accepte pe Hitler, dacă aceasta ar fi însemnat unificarea Irlandei. Serviciile secrete germane erau la curent şi au patronat un oarecare număr de operaţii, urmărind această idee. Una dintre operaţii a fost montată folosindu-se doi conducători din I.R.A. care plecaseră în Germania, prezentându-se ca voluntari în organizarea unor atentate teroriste împotriva englezilor. În vara lui 1940, un submarin german i-a condus în Irlanda, însoţiţi de un oarecare număr de irlandezi recrutaţi în lagărele de prizonieri de război. Ei trebuiau să fie angajaţi în anumite operaţii legate de viitoarea invazie.

De cealaltă parte a Atlanticului, majoritatea americanilor asistau tulburaţi la cucerirea Europei. Ei au văzut cum armata germană a pus mâna pe o mare parte a continentului, în faţa unei rezistenţe slabe sau nule, şi deruta armatei franceze despre care se spunea că este cea mai frumoasă maşină de război din lume. Nu puteau să creadă acum că o insuliţă prost apărată ar putea să reziste

în faţa celei mai formidabile armate din câte se văzuseră vreodată. Şi, deşi aveau oroare de ceea ce se petrecea şi-i detestau pe Hitler şi ceea ce reprezenta el, americanii erau obsedaţi de ideea că trebuie să evite cu orice preţ să intre în joc; puternicul curent izolaţionist furniza nenumărate argumente pentru justificarea neutralităţii Americii.

Ei spuneau că America, deşi câştigase ultimul război, nu fusese răsplătită şi nici nu i se achitaseră marile sume de bani împrumutate. Existau şi alte motive pentru ca America să rămână în afara conflictului Marea Britanie era mai mult sau mai puţin condamnată, şi nu exista niciun interes să i se furnizeze atme şi echipamente care ar fi fost mult mai bine utilizate la propria apărare a Americii, atunci când Hitler avea să-şi întoarcă privirea spre Lumea Nouă. Însuşi Cordell Hull avea îndoieli; când ofensiva aeriană împotriva Marii Britanii se intensifică, el îl informă pe preşedinte că, după anumite rapoarte, Anglia avea să implore în curând pacea. În plus, alţi americani erau pe faţă progermani.

Din fericire pentru Marea Britanie, personalitatea cea mai importantă a Statelor Unite considera că soarta ţării sale era în întregime legată de aceea a Regatului Unit. Pe la mijlocul lui iulie, în momentele de cea mai mare panică, Roosevelt îl trimise în Anglia pe colonelul William J. Donovan, membru al Partidului republican, pentru a-i face un raport despre şansele de supravieţuire a acestei ţări. Din câte povesteşte ataşatul militar american la Londra, Donovan s-a întâlnit cu toată lumea, „de la rege şi Churchill până la omul de rând”. Atunci când s-a întors, i-a comunicat preşedintelui că Marea Britanie merita să fie ajutată. Raportul său a avut o puternică influenţă asupra viitoarelor acte ale lui Roosevelt.

Acesta din urmă, precum şi cei din anturajul său erau hotărâţi să facă în aşa fel, încât Marea Britanie să nu sucombe din lipsă de arme şi material, esenţiale pentru continuarea războiului. Regimul de *cash-and-carry* avea să o aprovizioneze; rămânea însă un obstacol ce părea de

netrecut: în curând Anglia va fi în criză de dolari.

În timp de pace Anglia îşi avea asigurată existenţa prin exporturi; acum însă, uzinele îşi schimbaseră profilul oroducând tunuri, tancuri, avioane şi alte arme de război, iar şantierele navale nu mai construiau decât nave de luptă. Singurele mijloace de a-şi mări resursele în dolari erau de a stimula producţia de aur în cadrul imperiului, mai ales în Africa de Sud, şi de a vinde produse de lux, ca, de pildă, whisky, stofe de lâna şi textile de calitate superioară, ceramică şi porţelanuri fine. Dar, în raport cu nevoile, cantitatea de dolari adusă de aceste mărfuri era slabă.

Churchill era primul care recunoştea că, atunci când s-au făcut comenzi în Statele Unite, problema plăţii nu a fost prima lui grijă. După cum scria mai târziu, în momentul formării guvernului, politica acestuia era

„... de a comanda tot ce putem şi de a lăsa viitoarele probleme financiare în grija zeilor nemuritori. Luptând pentru viaţa noastră, şi în momentul de faţă singuri, sub necurmate bombardamente, cu ameninţarea permanentă a invaziei, ar fi fost un calcul greşit şi o prudenţă prost înţeleasă să ne neliniştim prea mult de ceea ce se va întâmpla când dolarii se vor epuiza”.

Pe măsură ce se desfăşura bătălia Angliei, se întrezărea o schimbare în opinia publică americană. Când Göring a fixat ca obiective marile oraşe, în locul terenurilor de aviaţie şi al instalaţiilor militare, americanii au fost impresionaţi de curajul dovedit de populaţia civilă care trăia sub ploaia de bombe. Corespondenţii ziarelor din Statele Unite care se aflau la faţa locului şi care împărţeau cu poporul englez încercările prin care trecea acesta, făceau reportaje însufleţite, destinate compatrioţilor lor.

La 20 august lumea a fost emoţionată de omagiul adus de Churchill tinerilor piloţi de vânătoare din Fighter Command: „Niciodată de-a lungul istoriei – scria el – un număr de oameni atât de mare nu a datorat aşa de mult unui număr atât de mic”. Majoritatea americanilor fusese impresionată, fără îndoială, de curajul îndârjit concentrat

în fraza: „Marea Britanie poate să învingă”, dar mai rămânea cale lungă până ce aveau să fie convinşi că bătălia care se ducea la mii de kilometri era şi bătălia lor.

Roosevelt era absolut hotărât ca lucrurile să se întâmple aşa, dar trebuia să acţioneze cu prudenţă. Avea intenţia să se prezinte pentru un al treilea mandat prezidenţial şi considera că dacă apărea în mod deschis prea dornic ca Statele Unite să se angajeze în conflict, aceasta ar putea antrena un dezastru electoral. Dar el se preocupa, fără să facă exces de publicitate, de o problemă evocată de Churchill în prima sa scrisoare după primirea funcţiei de prim-ministru. Acesta îi ceruse „să-i împrumute 40 sau 50 de distrugătoare vechi”. La 15 iunie, Churchill îşi reînnoise cererea „ca fiind o problemă de viaţă sau de moarte”, ceea ce îl îmboldise pe Henry Morgenthau să-i spună preşedintelui că, dacă nu se furnizau cele cerule, „mi se pare inutil să nădăjduim că vor rezista”. Churchill şi-a reînnoit cererea în iulie, enumerând pierderile grele suferite de marina engleză în ultimele zece zile. Pentru preşedinte, greutatea venea de acolo că cei care se opuneau cu strigăte şi urlete la orice trimitere de arme vor respinge ideea de a transfera nave de război pe celălalt ţărm al oceanului.

Negocierile de culise au fost lungi şi extrem de complexe, deoarece Constituţia îi interzicea lui Roosevelt să acţioneze din proprie iniţiativă. El a găsit însă o soluţie. Înainte de război îi mărturisise regelui George al VI-lea în cursul vizitei acestuia în Statele Unite că nădăjduia ca, în caz de conflict, Marea Britanie să dea Americă dreptul de a utiliza bazele sale navale şi aeriene din Antile, Bermude şi Terra Nova. În timp ce destinul Angliei era în joc, problema bazelor a reapărut, devenind o problemă politică importantă într-o Americă preocupată din ce în ce mai mult de propria ei securitate.

În iulie, ambasadorul englez la Washington, lordul Lothian, l-a informat pe Churchill că, în cazul în care Marea Britanie va fi bătută, americanii se temeau că flota sa va cădea în mâinile nemţilor. Roosevelt şi-a reînnoit

presiunile, cerând asigurarea că, în caz de invazie, marina de război va traversa Atlanticul. Ambasadorul englez avertiza că era absolut necesar să se facă o propunere menită să satisfaci dorinţele americane privitor la baze.

Lui Churchill îi repugna ideea de a lua un angajament ferm privitor la flotă, căci nu considera necesar – flota avea să se bată până când ar fi fost scufundată şi ultima sa navă. În problema bazelor era mai maleabil. Era dispus să acorde Statelor Unite bazele din Antile, dacă, în schimb, preşedintele i-ar împrumuta 50 de distrugătoare vechi.

Cei doi conducători vedeau la fel lucrurile; din nefericire, afacerea nu depindea numai de ei. În Marea Britanie unii oameni politici dezaprobau ideea de a se ceda baze, văzând în aceasta o importantă renunţare la suveranitate asupra insulelor în discuţie, în timp ce izolaţionişti americani se opuneau total la transferul navelor, oricât de vechi erau; ei voiau să primească bazele în schimbul anulării datoriilor neplătite din primul război mondial. Era un impas din care cei doi conducători au reuşit să iasă cu oarecare viclenie.

Amândoi aveau strategia lor bine definită, diferită una de alta, dar urmărind acelaşi scop: înfrângerea lui Hitler. Churchill pleca de la principiul că America va fi obligată într-o zi să intre în război, şi tot ce putea să grăbească acest eveniment era binevenit. Roosevelt era gata să facă totul pentru ajutorarea Marii Britanii, în afară de intrarea în război; totuşi, dacă Germania ar fi comis acţiuni agresive împotriva Statelor Unite, era dispus să-şi asume acest risc. Astfel, în orice caz, Roosevelt era de acord ca Anglia să-şi obţină distrugătoarele, iar primul ministru eng ez era de acord ca preşedintele să obţină bazele. Pe ambele ţărmuri ale Atlanticului această discuţie părea că nu se va încheia niciodată. Tranzacţia a reuşit în sfârşit, datorită unui mic subterfugiu folosit de cei doi conducători.

Într-o conferinţă de presă ţinută la 16 august, preşedintele a arătat că erau în curs discuţii privind

achiziţionarea unor baze navale şi aeriene şi că Anglia va primi ceva în schimb. Cu unsprezece zile mai târziu, Churchill a propus oficial să închirieze, pentru o durată de nouăzeci şi nouă de ani, anumite baze din Terra Nova, Bermude, Bahamas, din mai multe insule antileze şi din Guyana engleză. Tratatul a fost semnat la 2 septembrie.

Semnând tratatul fără aprobarea Congresului, Roosevelt îşi riscase cariera politică şi şansele de a câştiga viitoarele alegeri; dar, în loc de a provoca scandalul aşteptat, acordul a fost aclamat aproape pretutindeni în Statele Unite.

La 7 septembrie, fără a insista în mod deosebit, Churchill a anunţat în Cameră reuşita tranzacţiei. El a rămas foarte circumspect şi nu a intrat în detalii. „Distrugătoarele americane vor fi puse în mişcare fără nicio întârziere; de fapt, echipajele engleze sunt deja pregătite în diferitele porturi unde va avea loc livrarea”.

În momentul în care primul ministru se adresa deputaţilor, un distrugător cu patru coşuri se pregătea să părăsească Boston îndreptându-se cu o viteză de 30 de noduri spre Ilalifax. Vopseaua proaspătă îi camufla vechiul său nume, USS – *Buchanan.* Magaziile de muniţii erau pline şi torpilele pregătite. Peste optsprezece luni, sub noul său nume de HMS *Campbeltown* şi sub pavilion de război britanic, avea să se acopere de glorie forţând poarta bazinelor de la Saint-Nazaire, în cursul unui raid asupra acestui port. Multe din aceste distrugătoare aveau să joace un rol esenţial în bătălia Atlanticului şi în convoaiele din apele nordice.

Hitler a fost cuprins de o furie lesne de înţeles. Acordul reprezenta, fără îndoială, un act de ostilitate, şi nimeni nu-l înţelegea mai bine decât însuşi Churchill. „Acesta este primul eveniment dintr-o lungă suită de acţiuni americane din ce în ce mai puţin neutre, pe teatrul Atlanticului, dar care erau pentru noi de cea mai mare utilitate”.

Acordul respectiv, precum şi rezistenţa stoică a londonezilor l-au făcut pe Henry Ştim son, secretarul de

stat american la Ministerul de Război, să noteze:

„Este foarte interesant de văzut cum a basculat opinia publică în favoarea unei victorii posibile a Marii Britanii. Atmosfera de pesimism care domina acum două luni s-a risipit. Rapoartele observatorilor noştri de la faţa locului au devenit total optimiste”.

În cursul unei întruniri, Hitler a lansat un torent de ameninţări, avertizând Marea Britanie de sosirea lui iminentă. În ziua de 7 septembrie, ecranele radar care scrutau cerul deasupra Manecii s-au acoperit de pete luminoase, ameninţătoare, făcute de cele 300 de bombardiere şi 600 de avioane de vânătoare de escortă care se îndreptau spre Londra în plină zi. Ceas de ceas, ele au zdrobit oraşul cu bombe explozive şi incendiare. Devastările au fost înspăimântătoare; noaptea, bombardierele au revenit, reînnoindu-şi atacurile; imense zone din cartierul docurilor au fost incendiate. „Blitz”-ul începea cu adevărat şi era îndreptat asupra populaţiei civile; avea să dureze 57 de zile fără întrerupere.

Cu câteva zile înainte de începutul bombardamentelor asupra Londrei, capturarea unor spioni germani care debarcaseră pe coasta de sud i-a convins pe englezi că invazia se va declanşa curând. Preludiul acesteia părea să fie tocmai atacul asupra capitalei, precum şi o activitate sporită în porturile de la Marea Manecii. Convingerea despre iminenţa invaziei era atât de puternică, încât, într-o mare parte din sudul Angliei au început să bată clopotele. În ziua de 7 septembrie, la ora 20, a fost lansat numele de cod „Cromwell”, care semnifica „Invazie iminentă”. Din nefericire, mai mulţi comandanţi din Home Guard au fost atât de emoţionaţi, încât au crezut că ea începuse efectiv; aşa că au fost aruncate în aer unele poduri şi câteva persoane au fost ucise din cauza exploziei unor mine.

Cât timp au durat atacurile asupra Londrei şi altor oraşe mari, talentaţi reporteri americani şi-au informat cititorii despre evenimentele în curs prin reportaje zilnice şi însufleţite. Prin telegramele lor, bătălia a pătruns în

milioane de case americane unde a generat un sentiment de profundă solidaritate cu poporul englez, care suporta aceste încercări cu extraordinară seninătate.

Planul lui Hitler care urmărea să îngenunche Marea Britanie lovind în moralul populaţiei civile a eşuat. De fapt, capacitatea sa de rezistenţă creştea pe măsură ce bombardamentele se intensificau. Abandonarea obiectivelor militare în favoarea celor civile a fost o gravă eroare tactică din partea lui Hitler, deoarece aviaţia engleză suferise pierderi foarte grele şi numeroase aerodromuri nu mai erau în stare de funcţionare. Diversiunea germană le-a permis englezilor să efectueze reparaţiile esenţiale.

Rezistenţa populaţiei a fost întărită şi de o tentativă deliberată de a ucide familia regală. La 13 septembrie, un bombardier izolat a trecut în zbor razant peste palatul Buckhingham, aruncând o serie de şase bombe, dintre care unele au căzut la o distanţă de 70 de metri de perechea regală care se întorcea de la Windsor. Pagubele au fost importante şi n-a lipsit mult ca suveranii să fie atinşi. Regina a conchis cu următoarele cuvinte: „Sunt mulţumită că am fost bombardaţi. Acum am impresia că-i pot privi în ochi pe oamenii din East End”.

Drapelul a continuat să fluture mândru pe palatul Buckingham, ca şi cum ar fi vrut să amintească că suveranul va rămâne pe loc, trecând prin aceste încercări împreună cu poporul său. Întâmplările din Ţările de Jos dovedeau marele risc personal prin care ar fi trecut regele dacă naziştii ar fi invadat ţara; deoarece nu se punea problema ca el să plece, i s-a dat o gardă specială care avea sarcina, în cazul unui pericol urgent, să-i escorteze pe suverani într-un loc sigur. Au fost pregătite ca refugii posibile patru reşedinţe la ţară, unde suveranii ar fi putut să plece, dacă în capitală ar fi avut loc o invazie.

Gospodinele au dăruit de bunăvoie cratiţele lor de aluminiu, metal atât de necesar pentru fabricarea avioanelor, în timp ce grilajele parcurilor, ale grădinilor publice şi ale miilor de case particulare erau folosite ca

oţel pentru tancuri. Oamenii mai bogaţi şi-au smuls frumoasele grilaje de fier forjat ce le înconjurau proprietăţile. Mii de kilometri de şine de pe căile ferate dezafectate au fost topite pentru a se fabrica arme.

Hitler a continuat atacurile asupra Londrei, dar începea să admită că, dacă nu obţinea supremaţia în aer, trebuia să amâne cucerirea Marii Britanii. La 17 septembrie el a amânat operaţia „Leul de mare”; cu două zile înainte aviaţia engleză anunţase că a doborât 183 de avioane inamice, pierzând doar 40 de avioane proprii. După război, Churchill avea să scrie: „Ziua de 15 septembrie poate fi considerată ca ziua în care a murit «Leul de mare»”. La epoca respectivă însă, evident că el nu cunoştea intenţiile lui Hitler şi continua pregătirile pentru a respinge invazia.

Comandorul Agar fusese convocat la Downing Street nr. 10, pentru a-i explica lui Churchill operaţia „Lucid”. Acesta a râs din toată inima atunci când Agar i-a vorbit despre o „frigare pentru naziști”. Operaţia prevedea ca un număr de petroliere vechi, umplute cu un amestec de 50% ulei greu, 25% motorină şi 25% benzină să fie incendiate, folosindu-se detonatori de cordită, coton inflamabil şi grenade submarine; înainte de operaţie, ele trebuiau remorcate de cealaltă parte a Mării Mânecii. Focul avea să fie pus în aşa fel, încât fluxul să ducă petrolul în flăcări în interiorul porturilor unde se găseau şalandele pregătite pentru invazie. Churchill a fost deosebit de impresionat; el i-a spus: „Nu că vreau să vină, Agar, vreau să fie bătuţi înainte de a veni. Nu vreau ca măcar un singur soldat german să pună piciorul pe pământul englez”.

În două rânduri, la 26 septembrie şi la 3 octombrie, vasele incendiare erau gata de plecare. De fiecare dată însă operaţia a fost anulată din cauza vremii proaste. Atunci când „Leul de mare” a fost amânată *sine die*, Agar s-a simţit uşurat; el ştia că „Lucid” însemna o misiune de sinucidere pentru mulţi din cei care aveau să participe.

„Ştiu că mulţi au suspinat uşuraţi atunci când operaţia a fost anulată definitiv. Imaginaţi-vă mii de tone

de petrol în flăcări care ar fi urcat pe Tamâsa datorită unui puternic curent de maree şi în mijlocu! unor raiduri aeriene deasupra Londrei. Pentru oameni hotărâţi, lucrul acesta nu era imposibil”.

Faptul că Marea Britanie a rezistat „Blitz-ului” nu însemna sfârşitul luptelor, ci doar că invazia fusese amânată pentru mai târziu. Războiul trebuia câştigat şi aceasta nu se putea face decât cu o zdrobitoare superioritate la toate tipurile de arme. Se punea încă o dată problema dureroasă: de unde bani?

Gândurile lui Churchill erau permanent îndreptate spre America, unde aveau loc alegeri. El ştia foarte bine că Roosevelt era cel mai solid prieten al Angliei, dar se abţinu de la orice manifestare care ar fi putut fi considerată ca un amestec în treburile interne ale Statelor Unite. Pe de altă parte, ei nu voia să şi-l îndepărteze pe candidatul republican, Wendel Wilkie, exprimându-şi prea deschis sprijinul în favoarea lui Roosevelt.

La începutul verii, Sir Fredeirick Phillips, negociatorul Tezaurului britanic, plecase în America la bordul unei nave de război pentru a discuta cu Morgenthau despre dificultăţile financiare ale Angliei şi pentru a-i remite în acelaşi timp o listă cu nevoile de material ale ţării. Obiectivul discuţiilor fusese ţinut secret, în mod deliberat.

În ziua în care Sir Kingsley Wood, ministrul de finanţe, vorbise într-un mod voit evaziv în Camera Comunelor despre transferul titlurilor negociabile în Canada, Sir Frederick scria la Londra:

„Atmosfera generală este extrem de pesimistă în acest moment. Iar în public şi la oamenii politici este şi mai rea decât în cadrul administraţiei; dar nici serviciile guvernamentale nu sunt semite de acest pesimism, şi consecinţa practică poate fi că ei vor încerca să păstreze aici materialul. Mi se pare esenţial să furnizăm administraţiei toate informaţiile favorabile pe care le putem da”.

La 10 august, când s-a întors la Londra, Sir Frederick

ajunsese la următoarea concluzie: americanii ezitau să acorde credite mari înainte de a fi siguri că resursele Marii Britanii erau epuizate sau pe punctul de a fi. Un mare număr de americani era convins că Anglia ascundea adevărata stare a finanţelor sale şi că acestea nu erau chiar atât de catastrofale precum se spunea. Mulţi oameni erau sincer uimiţi constatând că o ţară care lupta ca să supravieţuiască continua să producă bunuri de lux, precum whisky, ţesături elegante şi porţelanuri fine. Ei nu înţelegeau că aceasta se făcea pentru a obţine dolari. Opoziţia împotriva Marii Britanii nu venea însă numai de la anumite grupări politice; după părerea lui Phillips, unele firme mari, ca şi unele bănci, erau pe faţă antibritanice.

În noaptea de 5 noiembrie 1940, pe când Londra suferea un intens bombardament al aviaţiei lui Göring, Roosevelt se afla la reşedinţa din Hyde Park cu vedere pe golful Hudson; aici i-a venit vestea că fusese ales pentru a treia oară, cu o zdrobitoare majoritate de 5.000.000 de voturi. Cu o oarecare ezitare, el cochetase mai întâi cu ideea de a se retrage din viaţa publică şi chiar îşi desemnase succesorul; apoi se prezentase la alegeri fiind convins că soarta lumii atârna de aceste alegeri. Acum, după ce fusese reales, se considera omul destinului, la fel ca Churchill. Pentru ei problema importantă era de a câştiga războiul fără a se lăsa antrenat în lupte, căci promisese mamelor americane: „Niciodată fiii voştri nu vor fi trimişi să poarte război pe pământ străin”.

Churchill, care rămăsese foarte tăcut de câtva timp, nu şi-a putut stăpâni bucuria. „Am aflat, cu o uşurare de nedescris, ştirea despre realegerea preşedintelui Roosevelt”. A doua zi i-a trimis o scrisoare de felicitări:

„În calitate de străin, nu cred că ar fi fost corect din partea mea să-mi exprim părerea asupra politicii americane înainte de alegeri; sper însă acum că-mi veţi permite să vă spun că m-am rugat pentru succesul dumneavoastră şi că mă simt într-adevăr fericit... Se pregătesc anumite lucruri a căror amintire va dăinui atâta vreme cât însăşi limba engleză va fi vorbită într-un colţ

oarecare al universului. Exprimându-mi mulţumirea că poporul Statelor Unite a pus încă o dată pe umerii Dumneavoastră această grea povară, îmi exprim credinţa sinceră că steaua care ne călăuzeşte drumul ne va conduce la bun liman”.

Pentru un motiv care nu a fost niciodată clarificat, preşedintele Roosevelt nu a răspuns la scrisoarea lui Churchill; şi s-a spus, ceea ce este puţin verosimil, că ea s-ar fi pierdut în avalanşa de mesaje de felicitare. Explicaţia ar putea să fin într-adevăr că Roosevelt îi păstra o anumită ranchiună lui Churchill, care-l susţinuse cu prea multă discreţie, pe când el ar fi preferat un sprijin mai deschis.

După oboseala campaniei electorale, Roosevelt părea să se fi cufundat într-o apatie postelectorală, dar era un calm înşelător. El se gândea foarte intens la măsurile ce s-ar putea lua spre a se pune capăt regimului de *cash-and-carry* cu efectele sale paralizante şi la modul în care s-ar putea ocoli amendamentul Johnson care interzicea

Statelor Unite să acorde împrumuturi ţărilor ce nu-şi achitaseră datoriile din războiul din 1914 – 1918.

Lordul Lothian plecă în Anglia pentru a discuta cu Churchill despre iminenta penurie de dolari. Primul ministru a fost şocat de schimbarea fizică şi morală a ambasadorului. El avea în faţa lui „un om grav, profund tulburat”, copleşit de problema monetară. În realitate, era bolnav. Când s-a întors în America, la 23 noiembrie, el a manifestat o mare dezinvoltură destinată, fără îndoială, să ascundă atât boala, cât şi neliniştile sale financiare; aceasta n-a contribuit însă la atenuarea crizei de dolari, şi nici n-a ajutat la realizarea planurilor preşedintelui de a-i pune capăt. Adresându-se ziariştilor, Lothian le-a spus: „Ei bine, prieteni, Marea Britanie este ruinată; avem nevoie de banii voştri”.

Era adevărul adevărat, dar acesta s-ar fi putut exprima într-un mod mai puţin cinic, şi Roosevelt, pe bună dreptate, a fost foarte iritat. Peste două zile, când l-a primit pe Lothian, preşedintele i-a spus pe un ton glacial că el considera ca prematură cererea de ajutor financiar a

Marii Britanii, că aceasta trebuia să realizeze mai întâi cele nouă miliarde de dolari de investiţii pe care le avea în Lumea Nouă mai înainte de a se prezenta ca solicitantă. Chiar Morgenthau, de multă vreme apărător al cauzei britanice şi care făcuse mult pentru a rezolva problema financiară, era deosebit de furios. El i-a spus cu toată asprimea nefericitului Lothian că le furniza arme izolaţioniştilor.

Poate că, dându-şi seama că ambasadorul mai avea puţin de trăit, Churchill l-a mustrat, dar cu blândeţe:

„Suntem atât de strâns uniţi prin gândurile ţi prietenia noastră, încât nădăjduiesc că nu veţi fi prea supărat dacă voi face unele comentarii referitoare la recentele dumneavoastră declaraţii. Nu cred că a fost prea indicat să abordaţi probleme atât de serioase într-un interviu improvizat dat ziariştilor. În faţa lor este mult mai înţelept să pronunţăm generalităţi încurajatoare şi să reţinem problemele dificile pentru discuţiile cu preşedintele sau colaboratorii săi apropiaţi”.

Cu oarecare menajamente, Churchill adăugă că „vorbele ce vi se atribuie nu fac decât să dea mai multă greutate propagandei germane, potrivit căreia suntem la capătul resurselor”.

Revenit la Londra, Lothian a încercat să-şi justifice gafa, spunând că americanii se legănau în iluzii şi „credeau că dispunem de vaste resurse ascunse”.

În realitate, Anglia nu falsifica socotelile. Iată cum rezuma Churchill situaţia financiară:

„Până în noiembrie 1940, am plătit tot ce am achiziţionat. Vândusem deja titluri americane în valoare de 335.000.000 de dolari, plătite în lire proprietarilor lor din Marea Britanie. Am plătit cu bani gheaţă suma de 4.500 de milioane de dolari. Ne mai rămâneau 2000 de milioane în titluri de proprietate, care nu erau imediat negociabile. Era evident că nu puteam merge mai departe aşa. Chiar despuindu-ne de tot aurul nostru şi de toate bunurile noastre străine, nu puteam plăti nici jumătate din comenzile noastre, iar extinderea războiului ne obliga să

comandăm de zece ori mai mult. Şi trebuia să păstrăm şi ceva bani de buzunar, pentru a ne asigura existenţa zilnică”.

Dar invocarea sărăciei nu făcea să vibreze nicio coardă sensibilă la urechile puternicilor izo acţionişti; pentru ei afacerea era într-adevăr simplă: *no cash, no carry* (fără bani gheaţă, nicio livrare). Aceasta era însă o simplificare excesivă; ea nu ţinea seama de faptul că americanii beneficiau din plin de războiul european. La începutul ostilităţilor, Statele Unite se mai aflau sub influenţa depresiunii, dar regimul de *cash-andearry* impulsionase sensibil economia lor deficientă. Se creaseră numeroase locuri de muncă pentru marea armată a şomerilor, se construiseră numeroase uzine şi, practic, s-a pus pe picioare o industrie de armament.

Cifrele vorbesc de la sine. În prima jumătate a anului 1940, francezii şi englezii au comandat de trei ori mai multe avioane decât în tot anul 1939 – 8.000 de avioane şi 13.000 de motoare. Pentru fabricarea lor s-au investit în uzinele americane milioane de dolari. După prăbuşirea Franţei, Marea Britanie a preluat comenzile acesteia; în momentul în care s-a adoptat legea de împrumut şi închiriere, ea investise în industria de război americană peste două miliarde de dolari.

Un mare apărător al cauzei aliate, Edward Stettinius, scotea în evidenţă avantaieie obţinute de America, mai ales până la mijlocul anului 1940: „Mi s-a părut că dacă regimul *cash-andearry* ajutase ţările care luptau împotriva agresiunii, el întărise încă mai mult apărarea noastră proprie”.

Îndată după realegerea lui Roosevelt, Sir Frederick Phillips s-a întors foarte repede la Washington pentru a relua convorbirile cu Morgenthau pe care-l ştia dornic să ajute Marea Britanie la depăşirea dificultăţilor financiare. Era totuşi esenţial ca aceasta să dovedească că resursele ei în dolari erau cu adevărat epuizate. „Marele public trebuie convins de hotărârea oamenilor de afaceri britanici de a merge într-adevăr până la capăt. Înainte de toate este

o problemă psihologică”, spunea Morgenthau.

Lordul Lothian l-a presat pe Churchill să-i adreseze lui Roosevelt o scrisoare personală, expunându-i limpede poziţia britanică. Churchill s-a arătat imediat de acord, redactând o expunere lungă şi amănunţită referitoare la situaţia războiului în acel moment. După cum aprecia el singur, a fost „una din cele mai importante scrisori pe care le-am scris vreodată”.

RAIDUL ASUPRA DAKARULUI

Germania nu era legată de etalonul aur, ceea ce n-a împiedicat-o să aibă o imensă nevoie de preţiosul metal pentru continuarea războiului; unii istorici au emis teoria că această nevoie a reprezentat unul din marile motive care au determinat pofta de cucerire a lui Hitler. Raţionamentul era că, lipsită de aur, Germania era gâtuită şi nu putea să iasă dintr-o economie total închisă şi că aceasta o obliga să introducă cu forţa ţări e ocupate în orbita sa economică. Cu o totală lipsă de scrupule, Germania a făcut totul pentru a pune mâna pe maximum de aur posibil. Lucrul cel mai surprinzător este însă că, în ciuda ameninţărilor, a represaliilor, a unei viclenii machiavelice, Germania a înregistrat foarte puţine succese.

Este neîndoielnic că cea mai mare reuşită a fost să obţină ca Franţa guvernului de la Vichy să-i remită mari cantităţi din aurul belgian şi polonez ce fusese dat în paza Băncii Franţei la începutul războiului, apoi expediat la Dakar cu puţin înainte de prăbuşirea Franţei. Nu a fost totuşi decât un succes parţial, deoarece Franţa a dus o acţiune de ariergardă deosebit de încăpăţânată, care i-a împiedicat pe nazişti să folosească acest metal timp de mai bine de doi ani.

Este cel mai încâlcit episod din istoria aurului din timpul războiului şi rămâi uimit că Germania nu şi-a pierdut răbdarea şi nu a pus pur şi

simplu mina pe aceste cantităţi. Dar în ce priveşte

jocul dubiu, francezii erau neîntrecuţi. În multe privinţe povestea aurului de la Dakar a fost asemănătoare cu aceea a aurului din Martinica; au fost înlăturate sistematic numeroasele posibilităţi care ar fi permis aurului să ajungă în seifurile Aliaţilor.

Este sigur că existenţa celor 1 200 de tone de aur francez, 200 de tone de aur belgian şi 75 de tone de aur polonez, care zăceau în portul african Dakar, a jucat un rol preponderent în hotărârea Angb ei de a lansa în septembrie 1940 atacul asupra Dakarului, care a eşuat. Cu toate acestea, Winston Churchill afirma permanent că scopul principal al tentativei de debarcare a Forţelor franceze libere fusese de a ralia posesiunile Franţei din Africa la cauza aliată. La rându! lor, francezii au susţinut în permanenţă că motivul principal al atacului era imensa contribuţie pe care aurul francez ar fi adus-o la cumpărarea armamentului în regimul de *cash-andearry.*

Îndelungata şi necruţătoarea luptă dusă de Hitler pentru a-şi însuşi aurul polonez a început odată cu intrarea naziştilor în Polonia. Cum avea să se întâmple şi în alte ţări ale Europei, polonezii au fost surprinşi de rapiditatea înaintării Germaniei şi n-au avut timpul de a se pregăti şi de a-şi pune la adăpost bogăţiile.

Cu toate că în august 1939 guvernul polonez era perfect conştient că situaţia devenise explozivă, ministru! de finanţe a rezistat cu încăpăţânare la toate apelurile în vederea evacuării rezervelor de aur din ţară. Iar când a devenit obligatoriu să-l trimită în străinătate, era aproape prea târziu. În momentul în care armata nazistă a năvălit în Polonia, nu se mai punea problema de a aplica anumite planuri. Ceea ce se impunea era expedierea unei cantităţi maxime într-un timp minim. Cea mai mare cantitate de aur se afla la Banca centrală din Varşovia.

Deoarece germanii se apropiau de capitala, guvernul a fost obligat să se retragă la Lublin; aurul din Banca centrală, precum şi arhivele istorice şi alte obiecte de valoare au fost încărcate într-un tren şi într-un convoi de camioane care s-au îndreptat spre Lublin. În acest timp,

germanii au lansat un puternic atac aerian. A doua zi, Lublinul fiind în pericol de a fi cucerit, s-a dat ordinul ca aurul să fie transportat de acolo, lăsându-se în grija armatei sarcina aproape imposibilă de a intra în contact cu toate agenţiile ce posedau aur, pentru a-l concentra într-un singur loc. După ce lingourile au fost reunite, ele au fost încărcate într-un tren care a pornit spre un oraş situat în apropiere de frontiera română. Acolo a ajuns şi un alt convoi de camioane încărcate cu aur. Întreaga cantitate a fost transferată într-un alt tren, care a pornit numaidecât îndreptându-se spre portul românesc Constanţa.

Guvernul român a acordat sprijin acestei operaţii, cu condiţia ca ea să fie dusă cu rapiditate şi discreţie. Românii erau evident neliniştiţi, deoarece tancurile germane se apropiau deja de frontiera lor. Dar era aproape imposibil să se păstreze secretul; în scurtă vreme invadatorii au fost la curent cu problema, şi guvernul român s-a aflat într-o situaţie foarte încurcată. Blindatele naziste ajungeau la frontieră, şi ultimul lucru pe care l-ar fi dorit românii era de a oferi germanilor pretextul să treacă frontiera[12].

Ministerul polonez al afacerilor externe a adresat şi diplomaţilor englezi şi francezi din Constanţa apeluri disperate spre a obţine un vapor, înainte de a fi prea târziu. Consulul britanic s-a pus pe căutat; singurul vapor pe care a reuşit să-l găsească a fost un petrolier de 4.000 de tone, *Eocene,* cu totul neadaptat pentru o misiune de acest gen. La 15 septembrie, aurul a fost încărcat pe puntea lui. Îndrăzneaţă aventură era cât pe ce să se sfârşească aici, deoarece agenţii nazişti au răspândit zvonul că avioanele Luftwaffei primiseră ordinul să scufunde vaporul. Guvernul român i-a informat pe nazişti, după aceea, că nava „scăpase”.

Micul petrolier a navigat de-a lungul coastei, în apele teritoriale ale României, Bulgariei şi Turciei, până la intrarea în Bosfor. Aflându-se acum în afară de orice

12 Vezi şi *Marea conflagraţie a secolului XX,* Editura politică, Bucureşti, 1971, p. 90—93. — *Nota trad.*

pericol, comandantul navei a primit ordinul să aştepte noi instrucţiuni înainte de a-şi continua călătoria; în acest timp, consulii Poloniei, Angliei şi Franţei încercau să găsească un itinerar convenabil şi sigur.

Era clar că *Eocene* era o navă prea mică şi prea lentă pentru a-şi croi drum spre un loc sigur. S-a pus problema de a depune aurul la Banca Naţională a Turciei; dar funcţionarii polonezi care-l însoţeau s-au opus categoric, deoarece nu se ştia de ce parte va înclina guvernul neutru al Turciei. S-a dat aşadar ordin crucişătorului rapid *Emile Bertin* să se îndrepte cu maximum de viteză spre Istanbul, luând la bord cele 75 de tone de lingouri pentru a le aduce la Toulon.

În acel moment guvernul polonez se refugiase în Franţa; el a cerut ca aurul să fie depozitat în subsolurile Băncii Franţei. Guvernul turc, dornic să-şi conserve mai presus de orice neutralitatea, s-a opus cu hotărâre ca o navă de război aparţinând unei naţiuni beligerante să folosească unul din porturile sale într-o operaţie care ar fi putut să-i atragă furia naziştilor. Au început tocmeli până când guvernul turc s-a învoit ca aurul să fie încărcat într-un tren special cu destinaţia Beirut, de unde *Emile Bertin* avea să ambarce 57 de tone, iar contratorpiioarele *Vauban* şi *Epervier,* restul de 18 tone.

Crucişătorul francez a sosit la Toulon fără incidente; aici metalul a fost încărcat într-un tren blindat care l-a dus la Nevers; aurul a fost stocat la agenţia locală a Băncii Franţei şi înscris pe numele Băncii Poloniei. Restul aurului a sosit în Franţa în săptămâna următoare.

Salvarea aurului în condiţii atât de dificile fusese o acţiune remarcabilă şi guvernul polonez aflat în exil la Angers se putea felicita pentru faptul că o mare parte din bogăţiile naţiunii fusese pusă în siguranţă.

Răgazul a fost de scurtă durată. Armata hitleristă a invadat Franţa cu viteza unui incendiu într-o mirişte, şi aceasta din urmă a trebuit să facă faţă unei probleme noi: evacuarea marilor cantităţi proprii de aur în lingouri şi monezi. În afara lor şi a aurului polonez, Franţa mai

deţinea 200 de tone de aur belgian pe care Banca Franţei îl primise în depozit în februarie 1940.

Polonezii au propus ca banii lor să fie repartizaţi între Aliaţi, dar francezii au insistat ca ei să rămână la Banca Franţei în schimbul întreţinerii guvernului polonez în exil şi a armatei sale. Evenimentele s-au succedat însă cu o asemenea rapiditate, încât problema nu mai era de a şti cine va păzi aurul, ci cum să fie el salvat pentru a nu cădea în mâinile germanilor. Şi ca urmare a evacuării enormei cantităţi de metal francez, bunurile Poloniei şi ale Belgiei au devenit miza unei partide fără scrupule între Franţa de la Vichy şi stăpânii ei nazişti.

La 16 şi 17 iunie, în porturile Brest şi Lorient au fost încărcate 1 200 de tone aur, la bordul crucişătoarelor *El Djezair, El Kantara, El Mansour, Ville d'Oran* şi *Ville d'Alger,* sub comandamentul amiralului Cadart.

În acelaşi timp, nava de război franceză *Victor Schoelcher,* care aştepta ia Lorient, a primit ordinul să ambarce 200 de tone de aur belgian şi 75 de tone de aur polonez aflat în 6.000 de lăzi care fuseseră depozitate într-un tunel subteran din port. De îndată ce au fost încărcate, *Victor Schoelcher* a fost gata de plecare. Totuşi, în timp ce blindatele germane se aflau deja la Rennes, s-a luat hotărârea surprinzătoare de a se suspenda plecarea navei, spunându-se că şenalele de ieşire din Lorient ar fi fost minate de avioane duşmane. De fapt, era vorba de o alarmă falsă, şi nava a putut scăpa tocmai la timp. La bordul său se afla directorul Băncii Poloniei, Michalski, foarte tulburat şi neliniştit, deoarece nu ştia nimic despre destinaţia navei.

Când nava s-a aflat într-o relativă securitate în largul oceanului, comandantul său a primit ordinul de a se alipi la convoiul de bastimente care se îndreptau spre Casablanca sub comanda amiralului Cadart. Puţin însă după ce s-a alipit formaţiei crucişătoarelor auxiliare, *Victor Schoelcher* a primit instrucţiuni să se detaşeze de convoi şi să meargă la Royan. Comandantul navei a avut imediat anumite îndoieli cu privire la acest mesaj; fiind însă un ofiţer de

şcoală veche, nu a discutat ordinul şi s-a îndepărtat de convoi. Michalski nu putea înţelege din ce motive reveneau în apele infestate de submarine inamice şi a făcut obiecţii viguroase faţă de această bruscă şi inexplicabilă schimbare de program. În timp ce nava îşi continua drumul, comandantul capta neîncetat mesaje de la diferite nave atacate şi ajunse ia concluzia că îndoielnicele instrucţiuni proveneau de la nemţi. Din proprie iniţiativă, a ordonat schimbarea direcţiei pentru a se îndepărta de zona pericu'oasă şi a reluat drumul spre Casablanca. Bănuielile sale au fost confirmate în scurtă vreme prin receptarea unui mesaj provenit de la „Amiral Africa" 1 prin care i se cerea să ignore instrucţiunile precedente, emise de duşmani, şi să-şi continue drumul spre Maroc.

Victor Schoelcher a intrat în portul Casablanca la 21 iunie şi a întâlnit acolo formaţia condusă de amiralul Cadart. În aceeaşi zi, Amiralitatea franceză a dat ordin convoiului să plece imediat spre Dakar. Tulburat şi confuz, Michalski a protestat; el a primit însă asigurări că era vorba doar de o escală în drumul spre America. Este foarte posibil ca aceasta să fi fost într-adevăr intenţia amiralului Cadart, şi trebuie să i se acorde beneficiul îndoielii; într-adevăr, tocmai când navele se aflau pe ocean, Franţa cerea armistiţiu, şi una din condiţiile acestuia era ca toate navele franceze aflate în porturile franceze să fie imobilizate. La 28 iunie convoiul a sosit la Dakar fără incident.

Aici a apărut o dificultate neaşteptată. În oraş, nu exista o cameră blindată adecvată, unde să poată fi depozitate miile de lăzi cu lingouri; de aceea ele au fost păstrate la bord până când au putut fi puse într-un loc sigur. Nefericitul Michalski, acum teribil de neliniştit, a cerut insistent ca aurul ce aparţinea ţării sale să fie transferat pe o navă neutră şi expediat în America. După ce scăpase din atâtea pericole pentru a nu deveni o pradă în mâinile duşmanului, Michalski nu era de acord ca aurul să zacă în umeda căldură a unei colonii franceze. De altfel, guvernul său părăsise Franţa refugiindu-se în Anglia, de unde avea intenţia să continue lupta împotriva Germaniei.

Protestele polonezului s-au lovit de indiferenţa aliaţilor săi de odinioară care i-au ordonat să părăsească nava.

La 4 iulie francezii din Dakar au fost puşi în stare de alarmă din cauza atacului efectuat de Royal Navy împotriva flotei franceze de la Mersel-Kébir; ei erau avertizaţi că trebuiau să se pregătească pentru a face faţă unui atac asemănător. Debarcarea aurului a căpătat astfel o prioritate absolută şi, în căldura umedă şi grea, marinarii francezi au trecut la acţiune. Ei l-au încărcat într-un tren care l-a transportat la mica bază militară de la Thies, la 40 de kilometri în interiorul continentului.

Din acel moment era evident totuşi că Thies nu putea să constituie decât un adăpost provizoriu pentru aur; aşezarea era de fapt ceva mai mult decât o aglomerare de colibe înconjurată de sârmă ghimpată şi păzită de câţiva soldaţi; s-a luat atunci hotărârea ca aurul să fie transportat ia Kayes, şi mai în interior.

Proiectul ca Forţele franceze libere de sub ordinele generalului de Gaulle să pună mâna pe Dakar s-a terminat prin una din cele mai nefericite şi decepţionante operaţii din istoria războiului. Ideea care a stat la baza acestei operaţii, operaţia „Menace” („Ameninţarea”), era de a ralia la cauza Franţei Libere teritoriile africane, în special acelea de pe coasta Atlanticului care puteau să constituie baze ideale pentru submarinele germane. Churchill era gata să continue războiul de pe teritoriul canadian dacă Marea Britanie ar fi căzut şi de aceea era ferm convins că francezii care se aflau în teritoriile africane, şi nu direct sub jugul nazist, gândeau la fel ca el. Pentru Churchill, Dakarul trebuia să însemne acel detonator care ar fi declanşat o insurecţie de masă împotriva regimului de la Vichy. Dar el se înşela; sprijinul de care se bucura Pétain era mult mai puternic decât îşi imagina, şi tentativa de liberare a Dakarului a însemnat un eşec total.

Dacă ralierea Imperiului francez la Forţele franceze libere reprezenta obiectivul principal, Churchill nu ignora însă importanţa aurului aflat la Dakar. Într-un memorandum secret adresat generalului Ismay,

reprezentantul său în Comitetul şefilor de stat-major, el contura liniile mari ale atacului şi scria următoarele: „Belgienii şi polonezii vor şi ei să-şi recupereze aurul pe care Franţa l-a pus la adăpost în Africa înainte de armistiţiu”. Cât despre aurul francez, acesta trebuia să servească la echiparea Forţelor franceze libere.

Royal Navy avea să furnizea: un sprijin puternic forţelor de invazie, dar debarcarea propriu-zisă trebuia să fie efectuată de francezii de sub comanda generalului de Gaulle. Se acorda cea mai mare importanţă factorului surpriză. Din nenorocire, s-a scurs o serie de informaţii referitoare la operaţia ce se proiecta şi aceasta din cauza mi-itarilor francezi aflaţi în Anglia. Mândri de hotărârea lor de a continua lupta, aceştia au comis unele indiscreţii scuzabile. În cursul unui dineu ce avea loc într-un restaurant din Liverpool, un grup de ofiţeri, ridicând paharul, şi-au urat: „La Dakar!” Dar oraşul nu era lipsit de colaboraţionişti şi de spioni în slujba nemţilor, astfel ştirea a ajuns curând şi la Vichy, şi la Dakar.

S-a văzut foarte repede că Pétain nu avea deloc intenţia să permită o revoltă în coloniile franceze. S-a dat ordinul ca o formaţiune de trei crucişătoare şi trei contratorpiloare să plece discreţ din Toulon şi să se îndrepte spre Dakar pentru a se opune oricărei încercări de lovituri de forţă. La bordul navelor se aflau câteva contingente de soldaţi, precum şi un mare lot de tehnicieni şi artilerişti specializaţi, având misiunea de a arma bateriile de coastă şi de a întări apărarea portului african împotriva unei debarcări. Deşi x\miralitatea engleză a primit unele informaţii cu privire la plecarea bruscă a navelor franceze, datorită unor greşeli grosolane regretabile, măsurile ce trebuiau luate pentru a intercepta formaţia franceză au întârziat în mod nepermis. În momentul în care s-a tras clopotul de alarmă, şi marina engleză de la Gibraltar a fost pusă în stare de alarmă, cele şase nave franceze trecuseră deja prin strâmtoare şi se îndreptau spre Dakar cu o viteză de 25 de noduri. Un avion englez care le supraveghea şi încerca să le urmărească a

fost doborât.

Pe de altă parte, forţele de invazie, care se îndreptau spre portul Freetown, au primit ordinul ca puternica lor escortă navală să se detaşeze şi să intercepteze formaţia franceză. Era însă prea târziu; navele franceze sosiseră între timp la Dakar L

Ca urmare a acestor evenimente, şansele de succes ale operaţiei „Menace" deveneau prea slabe şi Churchill era de părere ca ea să fie anulată. Generalul de Gaulle rămânea însă convins că atacul ar putea să reuşească şi insistă pentru a se merge înainte. Cabinetul de războibritanic s-a întrunit în şedinţă; fără prea multă convingere, s-a luat hotărârea ca militarii şi marinarii să fie lăsaţi să acţioneze după împrejurări.

Se aranjase astfel un adevărat decor în vederea unei debarcări în reuşita căreia nu credea nimeni. Bateriile de coastă erau armate de specialişti şi, încă de pe vremea lui Nelson, strategia navală recunoscuse că tunurile de pe nave nu puteau să întreacă bateriile de coastă. În plus, navele engleze trebuiau să înfrunte tunurile de 380 mm ale lui *Richelieu* care, deşi avariat, mai era operaţional, precum şi armamentul mai puţin greu, dar totuşi foarte periculos, de pe celelalte nave franceze aflate Ja Dakar.

La 22 septembrie. Churchill a analizat situaţia respectivă pentru a-l informa pe generalul Smuts, subliniind că, în vederea succesului partizanilor lui de Gauke în Africa Ecuatorială Franceză şi în Camerun, expediţia de la Dakar trebuia să aibă loc.

„Nu putem permite ca aceste câştiguri serioase să fie capturate de navele şi oamenii guvernului de la Vichy, trimişi fără îndoială din ordinul germanilor. Dacă Dakar ar cădea sub controlul acestora din urmă, devenind o bază de submarine germane, consecinţele pentru ruta spre Capul Bunei Speranţe ar fi teribile. Ne-am băgat aşadar în această afacere pentru a-l instala pe de Gaulle la Dakar, dacă vom putea în mod paşnic, dacă va fi nevoie cu forţa.

Fără a mai lua în considerare importanţa strategică a Dakarului şi consecinţele politice ale cuceririi sale de către

de Gaulle, în interiorul oraşului se mai află, deţinute ilegal, 60 sau 70.000.000 de lire aur belgian şi polonez; marele cuirasat *Richelieu,* care nu este definitiv scos din luptă, va cădea şi el indirect în mâinile noastre. În orice caz, zarurile sunt aruncate".

A doua zi armada aliată, făcându-şi apariţia dintr-o pâclă marină deasă, s-a apropiat de punctul fortificat al Dakarului. Dintr-odată s-a risipit orice speranţă că nu va fi vărsare de sânge. Generalul de Gaulle, aflat la bordul uneia din nave, a trimis două avioane să aterizeze pe aerodromul local; echipajele lor au fost imediat arestate. Unul din ele deţinea o listă de simpatizanţi ai Franţei Libere, listă care a fost confiscată, iar persoanele au fost puse sub supraveghere. Alţi emisari care soseau pe mare arborând drapele albe şi tricolore au fost întorşi din cale şi trimişi pe navele lor.

Când a devenit limpede că garnizoana va rezista, navele de război britanice au luat poziţie la o depărtare de aproximativ 5.000 de metri de ţărm, iar la ora 10, liniştea tropicală a fost sfâşiată de bubuitul unei baterii de coastă care a deschis focul asupra unuia din distrugătoarele din escortă. Aceasta a reprezentat semnalul pentru începutul luptei. Două distrugătoare engleze au fost avariate, iar crucişătorul *Cumberland* a fost atins în compartimentul maşinilor şi silit să se retragă. Avioanele au atacat lovind un submarin francez; un contratorpilor francez a fost incendiat.

În cursul după-amiezii, de Gaulle a făcut o tentativă de debarcare pe plaja de la Rufisque, dar pâcla era atât de deasă, încât a fost nevoit să renunţe.

În dimineaţa zilei de 24, vizibilitatea era mai bună, însă departe de a fi excelentă; cu toate acestea, a început un duel intens de artilerie. Cuirasatele *Burham* şi *Resolution* s-au apropiat pentru a-i ataca pe puternicul *Râchelieu,* dar bateriile de coastă şi tunurile cuirasatului francez, de 380 de mm, au răspuns printr-un foc intens. Crucişătoarele *Devonshire* şi *Australia* au intrat în acţiune, avariind un contratorpilor. Pe la ora 10, lupta a încetat;

Râchelieu fusese lovit de un obuz de 380 de mm; la fel au fost lovite unele baterii de coastă, un crucişător uşor era în flăcări, iar un submarin francez a fost obligat să se predea. După-amiază lupta a reînceput, şi în timpul acestei scurte angajări *Barham* a fost lovit de patru ori.

A doua zi, timpul era foarte frumos. Navele britanice au deschis focul de la o distanţă d: 19.000 de metri. Vizibilitatea aceasta perfectă a ţinut însă foarte puţin, deoarece apărătorii au lansat o perdea de fum, deasă ca ceaţa. Una din turelele de pe *Râchelieu* se afla în avarie, dar cealaltă funcţiona, iar tunurile bateriilor de coastă trăgeau cu o remarcabilă precizie. Lovitura cea mai grea s-a petrecut după ora 9, când o torpilă lansată de un submarin francez a produs serioase avarii vasului *Resolution.* Forţele de debarcare s-au întors spre larg, iar la 27 septembrie Churchill a trimis comandantului mesajul următor:

„Ţinând seama de informaţiile primite, în special referitoare la avariile de pe *Resolution,* am hotărât că acţiunea împotriva Dakarului trebuie abandonată, în ciuda unor consecinţe evident regretabile pe care le antrenează…”

Era o hotărâre realistă. Dakar reprezenta un eşec umilitor, agravat de unele erori de raţionament deplorabile, dar care au permis să se tragă unele învăţăminte salutare. Dacă *Richelieu* era mai mult sau mai puţin scos din luptă, în schimb mitul după care regimul de la Vichy nu ar fi fost susţinut de mulţi francezi din colonii s-a risipit.

În ziua în care a avut loc atacul asupra Dakarului, francezii au decis să transfere aurul sustras la Kayes, mai în interior, foarte hotărâţi ca niciun gram să nu servească efortului de război al Aliaţilor. De îndată ce operaţia „Menace” a fost abandonată, a devenit inutil ca el să fie transportat mai departe. Aurul a rămas deci acolo, într-o casă veche transformată în cameră blindată, ale cărei ferestre au fost zidite; de jur-împrejur a fost săpat un şanţ adânc; treizeci de soldaţi înarmaţi făceau de gardă zi şi

noapte. Aurul fusese evacuat din Franţa într-o asemenea grabă, încât nu mai era timp pentru efectuarea unui control serios; după eşecul atacului însă, s-a putut face inventarul pe-ndelete. Această operaţie a durat cinci luni.

Evident, polonezii au început să se agite pentru a-şi recupera aurul. În ochii lor, francezii nu erau decât nişte hoţi la drumul mare. Reprezentanţii Băncii Poloniei repliată în Marea Britanie erau furioşi văzând o mare cantitate din aurul lor atât de esenţial pentru achiziţiile în regimul de *cashand-carry* reţinută pe nedrept în Senegal. Recuperarea era însă o altă problemă; încercarea de forţă dăduse greş; oricât de uimitor ar părea acest lucru, într-un război în care legea era de multă vreme batjocorită, Banca Poloniei a hotărât să prezinte cazul în faţa tribunalului.

Situaţia devenise grotescă; de o parte, se afla Anglia, care dorea să continue lupta, dar era în mare pericol de a nu putea s-o facă, din cauză că ducea lipsă de preţiosul metal; de cealaltă parte se afla Franţa, care nu avea chef să se bată, dar poseda o cantitate mare, din care o parte aparţinea Poloniei care, ca şi Marea Britanie, dorea să continue lupta.

Pentru a i se face dreptate, Banca Poloniei s-a adresat Curţii federale din New York, deoarece Franţa depozitase câteva sute de tone de aur la Federal Reserve Bank. Pe bună dreptate, polonezii considerau că trebuie să li se ramburseze o cantitate identică cu aceea deţinută la Dakar.

Trimiterea în judecată s-a făcut după ce toate: apelurile adresate Franţei au fost respinse. La început, aceasta păruse gata să semneze un acord, acceptând să înapoieze o cantitate egală de aur pe care o deţinea în Canada, din care să se reţină aproximativ 500.000.000 de franci, pe care, pretindea ea, Polonia îi datora Franţei. După câteva săptămâni însă, guvernul de la Vichy şi-a retras acordul, declarând că nu poate să deblocheze nicio cantitate de aur aparţinând unor ţări ocupate de germani. În orice caz, francezii spuneau acum că datoriile Poloniei faţă de Franţa depăşeau cu mult valoarea aurului şi că nici

nu se punea prob ema restituirii lui. Un alt pretext a fost acela că Germania nu recunoştea guvernul polonez din exil. Declaraţiile celor de la Vichy erau dictate de Hitler.

Cu toate acestea, Franţa a fost nevoită să se încline în faţa hotărârii tribunalului american. Ea a restituit o cantitate mică de aur, departe însă de aceea revendicată de polonezi.

Polonezii erau însă tot atât de hotărâţi să-şi recupereze bunurile, pe cât erau de hotărâţi francezii să nu le lase din mână. În septembrie 1941 ei s-au prezentat din nou în faţa Curţii pentru a obţine o hotărâre executorie. Situaţia prezenta unele aspecte de-a dreptul comice; dat fiind că Banca Poloniei nu avea un reprezentant oficial în America, bunurile şi interesele sale au trebuit transferate în grija a doi muzicieni polonezi rezidenţi în Statele Unite – Zygmund Stojowski, profesor la Conservator, şi Roman Majewski, de

Ia celebra casă de piane Steinway. Procesul s-a terminat cu victoria polonezilor; judecătorul a hotărât ca suma de 728 C00.000 de dolari din aurul francez, aflat în depozit la Banca Federală, să fie pusă sub sechestru ca garanţie pentru aurul polonez deţinut la Kayes.

Şi belgienii, sau mai precis ocupanţii germani, au cerut la rândul lor înapoierea celor 200 de tone de metal depus la Kayes. În ce priveşte acest aur, poziţia Franţei era mai solidă; atacul asupra Dakarului nu permisese recuperarea lui şi erau puţine şanse ca germanii să reuşească acest lucru cu forţele navale limitate de care dispuneau. Astfel încât convorbirile referitoare la aurul belgian au fost şi mai încâlcite decât cele referitoare la aurul polonez.

Primele demersuri au fost făcute din iniţiativa Germaniei; puţin după armistiţiu, Banca Franţei a fost informată că Banca Belgiei îşi reluase activitatea la Bruxelles şi, în consecinţă, avea nevoie de aur. Problema părea simplă până în momentul când unii funcţionari be gieni, aflaţi în exil la Londra, au afirmat că ei erau paznicii legitimi ai metalului.

Francezii au răspuns că, în primul rând, Belgia le datora un miliard de franci; apoi, pentru a tărăgăna lucrurile, au răspuns că nu puteau să-şi asume răspunderea pentru transportul unei cantităţi de aur atât de mari. Germanii nu erau dispuşi să accepte argumente atât de subtile; datoriile pe care le pretindea Franţa fuseseră contractate de guvernul belgian din exil, dar, fiindcă Germania nu recunoştea acest guvern, tentativa de diversiune a dat greş. Însă francezii aveau să se dovedească maeştri în tactica tergiversărilor, astfel încât în luna octombrie discuţia mai continua. Pe de altă parte, în afara celor 200 de tone de aur belgian, germanii cereau ca Franţa să răscumpere în aur vreo 900.000.000 de franci francezi aduşi în Belgia de refugiaţi belgieni ce se reîntorseseră din Franţa. În sfârşit, răsucind cuţitul în rană, ei cereau repatrierea unei mari cantităţi de bilete de bancă şi de aur belgiene care nu au putut fi evacuate din Franţa în momentul invaziei germane.

După nenumărate tărăgăneli, francezii şi-au dat acordul la aceste pretenţii. Aveau să fie înapoiate aurul şi biletele rămase în Franţa. Aurul de la Kayes avea să fie restituit reprezentantului Băncii Belgiei *în Africa*; acesta avea să fie însărcinat să-l transporte pe riscul său şi să plătească atât înmagazinarea cât şi transportul. Germanii, care începuseră să se sature de această tactică a tărăgănelii, au ameninţat că vor trimite avioane din Luftwaffe pentru a ambarca aurul din Senegal. Cu toate acestea, francezii au reuşit să mai câştige timp; ei au pretins că nu puteau să predea aurul decât unor cetăţeni belgieni acreditaţi legal.

În cele din urmă, după o intervenţie personală a lui Pierre Laval, s-a acceptat restituirea aurului belgian. Dar, printr-o ultimă abilitate financiară, Banca Franţei a insistat ca aurul să fie depus la Reichsbank în contul său propriu şi nu în contul guvernului german. În felul acesta, ea rămânea proprietară legală. Astfel, în ciuda tuturor asigurărilor, propunerilor şi contrapropunerilor, aurul a rămas acolo unde se afla.

Reprezentanţii Băncii Belgiei din exil au fost cei care au luat iniţiativa cea mai pozitivă. Mergând pe urmele polonezilor, au cerut Curţii Federale din New York să dea o ordonanţă către Federal Reserve Bank pentru a li se restitui 228.000.000 de dolari în aur, prelevat din aurul păstrat în depozit în contul Franţei. Dar reprezentanţii Băncii Franţei nu au ezitat să folosească invers argumentarea precedentă şi să spună că cererea era inacceptabilă, deoarece Banca Belgiei funcţiona oficial la Bruxelles, şi, în consecinţă, că nu puteau recunoaşte existenţa unei bănci în exil.

Chestiunile juridice dezbătute într-un îndepărtat tribunal newyorkez nu-i interesau pe germani. De aceea, au făcut din nou presiuni pentru ca Franţa să acţioneze şi au agitat iarăşi vechea ameninţare că vor trimite avioanele din Luftwaffe să caute aurul depus la Kaves. În cele din urmă, francezii au fost obligaţi să se încline; ei au acceptat să trimită la Dakar crucişătorul *Primauguet* pentru a ambarca aurul. Germanii exultau; ei nu bănuiau că francezii erau hotărâţi să tergiverseze lucrurile atât cât ar fi fost omeneşte posibil.

Sub soarele arzător al Africii s-au extras din camera blindată improvizată la Kayes 1 200 de lăzi care au fost încărcate pe navă. La 5 decembrie, aceasta s-a îndreptat spre Casablanca, unde a ajuns după o călătorie de trei zile. Şi de data aceasta francezii au mai câştigat timp; cea mai mare parte din aur a fost trimisă cu trenul la Oran, iar restul la Alger. Când germanii şi-au manifestat nerăbdarea, li s-a răspuns că fără îndoială s-a ales un drum lung, dar că era drumul cel mai sigur. La mijlocul lunii, primul transport a sosit la Marsilia; era prea puţin important şi germanii considerau că durează prea mult timp; ei au cerut ca tot aurul aflat în aşteptare la Oran şi la Alger, plus alte 200 de tone aflate încă la Kayes, să fie livrate la Berlin înainte de Crăciun.

Franţa căută noi subterfugii: că ar fi fost prea periculos să-l transporte pe apă de la Oran şi de ia Kayes. Germanii au răspuns că avioanele franceze aflate în

rezervă în Africa de Nord puteau să fie folosite în acest scop; în caz contrar, ei amenințau că vor trimite propriile lor avioane pentru a ridica aurul. Văzând încă o dată ca aurul lor personal se afla în pericol, francezii au acceptat fără prea multe rugăminți să transporte la Marsilia, pe calea aerului, cele 60 de tone de aur belgian aflat la Alger.

Pe la mijlocul lunii martie 1941, cea mai mare cantitate de aur se afla tot la Kayes şi germanii cereau insistent ca acesta să fie transportat la Alger pe uscat. Francezii s-au dovedit încă o dată maeştri în arta tergiversării, pretinzând că! e lipsesc vehiculele şi că traversarea deşertului era periculoasă. De data aceasta însă argumentele lor nu i-au impresionat pe germani, care au dat un ultimatum la care au trebuit să se supună până şi cei mai şireţi oameni de finanţe ai Parisului; li se făcea cunoscut că, dacă nu vor sosi şi alte transporturi de aur, Franţa va avea de suferit sancţiuni economice.

Franţa jucase cu abilitate şi cu succes jocul de-a şoarecele şi pisica mai bine de un an; sosise însă timpul când ocupantul nu mai era dispus să accepte noi tergiversări. Crucişătorul *Georges Leygues* a fost trimis la Dakar pentru a amibarca 100 de tone de aur care au sosit la Casablanca pe data de 26 august 1941. După o lună, avizoul[13] *La Gr audiere* a mai adus 10 tone; în luna următoare încă 15 tone au fost luate de *Primauguet* – trecuse aproape un an de la primul transport de aur efectuat de el de la Dakar, în timp ce ar fi putut să ambarce cu uşurinţă totalitatea lotului. Ulterior au mai sosit la Casablanca, în aprilie 1942, încă 75 de tone.

Etapa următoare reprezintă transportarea aurului peste Mediterana, cu avioanele şi această operaţie simplă s-a tărăgănat până în iunie 1942. Timp de aproape doi ani, francezii reuşiseră să ocolească cererile germane, acţiune remarcabilă, dacă ţinem seama de faptul că Luftwaffe ar fi putut să facă acest lucru în câteva săptămâni.

Dacă excludem avariţia propriu-zisă, conduita

13 Navă militară rapidă cu armament uşor. — *Nota trad.*

francezilor şi motivaţiile lor sunt greu de înţeles şi încă mai greu de explicat raţional. Într-adevăr sub guvernul de la Vichy, parlamentul fusese suspendat *sine die,* sindicatele şi alte organizaţii declarate în afara legii, oamenii politici din opoziţie internaţi în lagăre, evreii persecutaţi şi autorităţile închideau ochii la recrutările pentru munca în Germania. În consecinţă, cei care au proclamat cu vehemenţă că atitudinea Franţei în legătură cu aurul reprezintă un exemplu măreţ pentru toţi francezii trebuie să mai facă demonstraţia convingătoare a afirmaţiei lor.

Dimpotrivă, capitolul final din istoria aurului polonez demonstrează că atitudinea guvernului de la Vichy trebuie într-adevăr blamată. În momentul în care Germania a reuşit, în sfârşit, să pună mâna pe aurul belgian, ea şi-a întors privirile spre aurul polonez depus la Kayes, cerând ca acesta să fie livrat Băncii Poloniei din Varşovia. Cu un cinism deconcertant, Franţa a răspuns că recunoştea ca singurul guvern polonez pe cel de la Londra, şi aceasta în ciuda declaraţiilor precedente. Ea a mai afirmat că nu putea să accepte restituirea aurului atâta vreme cât soarta acestei ţări nu era definitiv reglementată.

În pofida atitudinii foarte agresive a germanilor, francezii s-au cramponat de poziţiile lor şi au refuzat cu încăpăţânare să repatrieze din Kayes alte cantităţi de metal. Ei au reuşit să continue bătălia verbală până când Aliaţii au debarcat în Africa de Nord. Atunci când generalul de Gaulle a constituit Comitetul de Eliberare Naţională de la Alger, guvernul polonez de la Londra a acceptat imediat să ignore hotărârea Curţii americane cu condiţia de a recupera aurul de la Dakar. La 20 februarie 1944, Statele Unite au trimis la Dakar două distrugătoare, *Breeman* şi *Bronstein,* pentru a ridica aurul polonez şi a-l transporta! a Federal Reserve Bank din New York.

După atâtea dificultăţi şi neplăceri, polonezii puteau nădăjdui că aurul lor se afla în cele din urmă în securitate. Dar, vai! povestea aurului era departe de a fi încheiată.

Gând războiul din Europa a luat sfârşit, guvernele britanic şi american au recunoscut guvernul de la

Varşovia, în timp ce funcţionarii Băncii Po oniei aflaţi în exil au făcut acelaşi lucru în legătură cu noua Bancă Naţională a ţării lor. Predarea metalului nu a putut fi amânată multă vreme; aurul aflat în America a fost înapoiat în ianuarie 1946. În anul următor, a fost ratificat acordul cu Regatul Unit; noul guvern polonez a acceptat să înapoieze englezilor suma de 32.000.000 de lire pentru cheltuielile de întreţinere a guvernului polonez de la Londra; numai 3.000.000 au fost plătite în aur.

Cât despre povestea aurului belgian, aceasta şi-a găsit epilogul după capitularea Germaniei hitleriste. Locul unde se afla depozitat a rămas un mister până în momentul în care a fost făcut prizonier în zona sovietică un înalt funcţionar de la Reichsbank, cu care ocazie s-a pus mâna şi pe arhivele pe care le deţinea acesta. Datorită acestui fapt au fost regăsite în minele de sare din Saxonia 300 de tone de aur, alte sume au fost descoperite în depozitele băncilor elveţiene. Cu toate că, din punct de vedere tehnic, identificarea unei părţi din metal ar fi fost posibilă, Aliaţii au considerat că era mai echitabil să-l împartă în trei părţi. Este destul de surprinzător că şi francezii au primit o treime; într-adevăr, ei contribuiseră din plin ca o mare parte din aur, îndeosebi cel belgian, să cadă în mâinile lui Hitler.

De aceea, în 1946, când Banca Franţei a acceptat, să predea Băncii Belgiei o cantitate de aur echivalentă cu aceea depusă în 1940, sacrificiul nu a fost prea mare. În cele din urmă, Franţa beneficia de pe urma manevrelor sale încâlcite şi uneori criticabile. În timp ce Anglia, ca şi alte ţări europene se aflau într-o situaţie de cvasi-penurie, Franţa putea să înceapă reconstrucţia economiei sale cu enorme rezerve de aur intacte.

În ansamblu însă, istoria aurului în timpul războiului a însemnat o aventură nobilă şi frumoasă. Dacă Hitler ar fi reuşit să pună mâna pe aurul Norvegiei, al Olandei şi al altor ţări ocupate, încheierea războiului ar fi fost – poate – diferită. Totuşi, încercările lui Hitler au fost permanent contracarate de curajul, tenacitatea şi îndrăzneala unui

număr relativ mic de bărbaţi şi femei pentru care libertatea era mai presus de orice. Aceştia au salvat avuţia ţărilor lor, fără cel mai mic profit personal.

LEGEA DE ÎMPRUMUT – ÎNCHIRIERE

Bronzat şi odihnit, preşedintele se bucura din plin de croaziera în care-şi refăcea forţele după perioada electorală. Pescuia şi viziona filme; primi vizita a numeroase personalităţi engleze, printre care ducele de Windsor, numit guvernator al insulelor Bahamas. Când, de pe *Tuscaloosa,* s-au zărit coastele Martinicăi, a cerut un binoclu puternic pe care l-a îndreptat spre navele *Beam* şi *Emile Bertin*, ale căror încărcături de aur cauzaseră atâtea griji Marii Britanii şi Statelor Unite.

La 9 decembrie, pe când puternica navă se afla lângă Antigua, un mic hidroavion a amerizat în apropiere şi, după câteva clipe, un curier a urcat la bord, predând o scrisoare din partea lui Churchill. Această lungă epistolă expunea situaţia Marii Britanii cu o claritate şi o sinceritate rar întâlnite între doi şefi de stat. Fără a se exterioriza prea mult, preşedintele a fost profund mişcat de argumentele lui Churchill, expuse de către acesta cu elocvenţa şi forţa sa de convingere obişnuite. După realegerea sa, hotărârea lui Roosevelt de a da Angliei un ajutor nelimitat şi de a face totul pentru câştigarea războiului se întărise, înainte de a pleca în croazieră, luase un anumit număr de hotărâri care dovedeau în mod evident că preşedintele înţelegea că viitorul Americii depindea de supravieţuirea Marii Britanii. Una din aceste hotărâri era de a se livra 26 de bombardiere Fortăreţe zburătoare, în ciuda criticilor foarte vii ale consilierilor săi.

În acest timp, sub cerul paşnic al Antilelor, preşedintele medita la scrisoarea lui Churchill; el întocmea în acelaşi timp planuri pentru ceea ce avea să fie descris ulterior de către Churchill ca „actul cel mai generos din istoria tuturor ţărilor” – Legea de împrumut-închiriere.

Iată cum începea lunga scrisoare a lui Churchill: „Cum se apropie sfârşitul anului, presupun că aşteptaţi din

partea mea să vă expun perspectivele pentru 1941”. În acest memorandum în 18 puncte, el repeta problema asupra căreia insistase atât de des, şi anume că destinul Marii Britanii şi al Americii erau inseparabile. În afara unui apel pentru un ajutor din ce în ce mai mare, el cerea o „non-beligeranţă constructivă”, ceea ce de fapt însemna totul în afară de un război declarat. Churchill evoca numeroase probleme, în particular problema îngrijorătoare a Irlandei, deoarece în mintea lui de Valera problema separării era mai actuală decât victoria Aliaţilor. Primul ministru irlandez refuza cu încăpăţânare ca Anglia să folosească bazele navale irlandeze care ar fi ajutat din plin marina engleză în lupta împotriva submarinelor; Churchill îl ruga pe Roosevelt să facă uz de influenţa sa spre a obţine folosirea acestor baze.

„Bineînţeles, guvernul maiestăţii sale ar lua toate măsurile eficace spre a proteja Irlanda în cazul în care acţiunea sa ar trebui să o expună unui atac german. Nu ne este posibil să obligăm poporul din Irlanda de Nord să părăsească Regatul Unit împotriva voinţei sale pentru a se alipi Irlandei de Sud. Dar nu mă îndoiesc că, dacă guvernul Irlande! ar vrea să-şi dovedească solidaritatea cu democraţiile din lumea de limbă engleză, s-ar putea crea un Consiliu de apărare pentru întreaga Irlandă, din care, după război, ar putea să apară unitatea’ insulei sub o formă sau alta”.

Într-adevăr, Roosevelt a încercat să influenţeze puternicul electorat de origine irlandeză, dar cu puţin succes. În cursul dezbaterii pasionate care a urmat, preşedintele, exasperat, s-a adresat unui membru al Congresului: „Când oare, voi irlandezii, veţi înceta să urâţi Anglia? Ţineţi minte că dacă Anglia va fi zdrobită, va fi şi Irlanda!” Churchill continua cu problema care făcea obiectul principal al scrisorii – banii.

„Iată, în sfârşit, am ajuns la problema finanţării. Cu cât reuşiţi să ne trimiteţi mai repede şi în mare cantitate muniţii şi nave, cu atât mai repede se epuizează rezervele noastre în dolari. Chiar şi acum, comenzile făcute sau în

curs de negociere, printre care cheltuielile pentru crearea unor uzine de muniţii în Statele Unite, depăşesc cu mult resursele de schimb rămase la dispoziţia Marii Britanii. Se apropie momentul când nu vom mai putea plăti cu bani gheaţă furniturile noastre. Vom face tot ce vom putea, şi nu ne vom da în lături de la niciun sacrificiu pentru a efectua plăţile prin oficiu! de schimburi. Totuşi, cred că veţi admite că ar fi fundamental neprielnic dacă, în plină bătălie, Marea Britanie ar trebui să fie deposedată de toate bunurile sale negociabile, astfel încât, în momentul în care victoria va fi dobândită cu sângele nostru, când civilizaţia va fi salvată şi se va câştiga timp ca Statele Unite să fie gata pentru orice eventualitate şi în acelaşi timp înarmate, noi să ne pomenim complet descoperiţi…

Nu cred că guvernul şi poporul Statelor Unite consideră că este în conformitate cu principiile sale călăuzitoare să limiteze ajutorul pe care l-au făgăduit cu atâta generozitate doar la armamentele şi materialele de război ce pot fi plătite imediat. Puteţi fi sigur că ne vom dovedi gata să suferim şi să ne sacrificăm până la capăt pentru Cauză şi că ne facem un titlu de glorie de a fi promotorii ei. Restul îl lăsăm cu încredere în mâinile dumneavoastră şi ale poporului dumneavoastră, fiind convinşi că se vor găsi mijloace şi căi ce vor fi aprobate şi admirate de viitoarele generaţii de pe cele două ţărmuri ale Atlanticului.

Dacă, aşa cum gândesc, sunteţi convins, domnule preşedinte, că zdrobirea tiraniei naziste şi fasciste este o problemă de importanţă pentru poporul Statelor Unite şi pentru lumea occidentală, atunci veţi considera această scrisoare nu ca un apel la ajutor, ci ca o expunere asupra acţiunii strict necesare ca să atingem obiectivul nostru comun”.

Acest paragraf final exprima un punct de vedere pe care preşedintele îl împărtăşea încă de multă, foarte multă vreme. Problema sa era cum să-l prezinte publicului american astfel încât să fie acceptat de acesta şi în acelaşi timp să convingă Congresul pentru a-l susţine.

La 13 decembrie, când *Tuscaloosa* acosta la Charleston, Roosevelt îşi fixase mai mult sau mai puţin linia de conduită. Peste câteva zile, la o conferinţă de presă în care şi-a făcut apariţia odihnit şi relaxat, el s-a adresat ziariştilor prezenţi: „Ceea ce încerc să fac acum, este să elimin simbolul dolar. Iată, cred, ceva cu totul nou, practic vorbind, pentru toţi cei ce se află aici – să ne debarasăm de puerilul şi stupidul simbol dolar”. El aborda astfel un subiect complicat, deoarece, pentru majoritatea americanilor, dolarul reprezenta cu totul altceva decât un simbol pueril şi stupid. Era simbolul unui mod de viaţă.

Politician abi1, Roosevelt a încercat să se explice în termeni simpli, pe înţelesul tuturor. A fost una din cele mai memorabile declaraţii ale unui preşedinte american, care va fi citată tot atât de mult cât va dăinui limba engleză. El a continuat adresându-se ziariştilor:

„Ei bine, o să vă dau un exemplu. Să presupunem că la vecinul meu izbucneşte un incendiu, iar eu posed un furtun de o sută sau o sută cincizeci de metri. Pot să-l ajut să stingă focul. Ce fac atunci? Nu-i voi spune înainte de a începe: «Vecine, furtunul mă costă 15 dolari; plăteşte-mi 15 dolari.» Ce doresc? Nu doresc 15 dolari; vreau să-mi recuperez furtunul îndată după stingerea incendiului... Dacă iese din incendiu în stare bună, fără a fi deteriorat, vecinul mi-l înapoiază şi-mi mulţumeşte foarte mult că i l-am împrumutat. Dacă, dimpotrivă, furtunul nu mai poate fi folosit, va trebui să fie înlocuit”.

În această parabolă, evident, furtunul reprezenta avioanele, tunurile şi tancurile; America trebuia să accepte comenzile britanice şi să le livreze în regimul de împrumut sau de închiriere:

„După principiul general şi permanent valabil că apărarea Marii Britanii înseamnă în acelaşi timp apărarea Statelor Unite; în consecinţă, aceste arme vor fi mai folositoare pentru apărarea Statelor Unite dacă vor fi folosite în Marea Britanie în loc să fie păstrate aici în magazii”.

În ansamblu, presa şi publicul au reacţionat

favorabil. Mai existau însă puternice forţe care fluturau ameninţător drapelul izolaţionismului, cei care nu abandonau în ruptul capului ideea de menţinere a păcii şi pretenţia ca niciun fel de material de război să nu traverseze Atlanticul.

Roosevelt revenea neîncetat asupra acestei teme spre a se înţelege bine ce consecinţe dezastruoase ar fi avut indiferenţa Americii faţă de ceea ce se petrecea în Europa. Aproape în toate discursurile sale se referea la pericolele iminente: „de la

Jamestown şi Plymouth Rock niciodată civilizaţia noastră americană nu a fost atât de ameninţată ca astăzi”…

Cuvintele preşedintelui au fost retransmise în Marea Britanie; aplecaţi asupra posturilor de radio, sub bombardamente, englezii au găsit în ele o nouă sursă de speranţă şi de curaj. Deşi continuau să se bată, ei nu se îndoiau că americanii le vor furniza instrumentele cu care-şi vor putea îndeplini sarcina.

Proiectul legii de împrumut-închiriere a primit numărul HR 1776. Dacă ar fi fost votat, preşedintele ar fi primit dreptul să facă în aşa fel încât orice naţiune a cărei apărare era considerată vitală pentru Statele Unite să primească materialul de război de care ar fi avut nevoie. Proiectul „House Resolution 1776” a fost unul din cele mai importante din câte s-au discutat vreodată la Washington.

Votarea sa nu a fost deloc uşoară, şi America l-a dezbătut cu o căldură şi o pasiune rar întâlnite în cursul agitatei vieţi politice duse de această mare naţiune. De la războiul civil, când Nordul şi Sudul luaseră armele unul împotriva celuilalt, niciodată o problemă nu divizase atât de mult populaţia. Ziarul *Chicago Tribune* s-a angajat cu hotărâre, proclamându-şi opoziţia: „Este un proiect care duce la distrugerea Americiu Este o propunere de dictatură nelimitată, cu puteri asupra bunurilor şi vieţii poporului american, cu puterea de a face oricând război şi de a contracta alianţe”. Dar, ca şi după războiul civil, atunci când problema a fost în cele din urmă rezolvată, a

rezultat o armonie naţională profundă.

În acest timp, în Anglia, Churchiil fierbea de nerăbdare crezând că este vorba de o atitudine de tergiversare din partea lui Roosevelt. Într-un mod destul de surprinzător pentru un om care vedea departe, Churchiil părea incapabil să sesizeze semnificaţia propunerii preşedintelui şi, în loc să-şi exprime gratitudinea, continua să arate că ţării sale îi era imposibil să plătească cu bani gheaţă comenzile contractate. Obişnuit să răzbată, el nu-şi dădea bine seama de opoziţia întâmpinată de Roosevelt şi nu părea să înţeleagă că acesta trebuia să-i convingă nu numai pe oamenii politici din opoziţie, ci şi marele public de faptul că Anglia se afla, într-adevăr, la capătul resurselor – Preşedintele ştia că poporul american nu va accepta legea de împrumut-închiriere decât după ce se va convinge că Marea Britanie făcea totul pentru a-şi rezolva problemele. De aceea, se cereau tot mai multe sacrificii din partea acestei insule atât de greu lovite.

Churchiil l-a dojenit cu destulă lipsă de tact: „Vedeţi dumneavoastră, domnule preşedinte, noi nu prea ştim la ce vă gândiţi, mai exact nu ştim ce vor face Statele Unite, iar noi luptăm pentru supravieţuirea noastră”. Pentru a sublinia şi mai mult părerea că America se comporta ca Shylock şi pretindea livra sa de carne, primul ministru sugera iritat că preşedintele făcea poezie în timp ce Londra era în flăcări.

„Noaptea trecută au incendiat o mare parte din City, şi aici, la Londra, ca şi în marile noastre oraşe de provincie, spectacolul este răscolitor. Astăzi dimineaţă însă, când am vizitat ruinele fumegânde, moralul londonezilor era tot atât de ridicat ca acum patru luni, în primele zile ale bombardamentelor din septembrie”.

Churchill vorbea despre al doilea mare incendiu din Londra, de la 29 decembrie, când capitala, încă în toiul festivităţilor de la sfârşit de an, a fost atacată prin surprindere de o enormă formaţiune de bombardiere care a aruncat asupra oraşului un potop de bombe explozive şi

incendiare. Au izbucnit 1.500 de incendii, căile ferate şi portul au fost îngrozitor avariate, 8 biserici au fost distruse; doar catedrala St. Paul a scăpat ca prin minune. Au fost sparte conducte de apă şi de canalizare, astfel încât fluviul se afla în mare pericol de poluare.

A trebuit să treacă multă vreme pentru ca Churchill să înţeleagă complet strategia politică a preşedintelui; nici după sfârşitul războiului, pe când îşi scria Memoriile, nu se eliberase total de un anumit sentiment de amărăciune. Chiar atunci când aduce omagiu acţiunii lui Roosevelt, nu se poate abţine să n-o comenteze în modul următor:

„Pe de altă parte, s-au făcut unele lucruri care ni s-au părut dure şi penibile. Preşedintele a trimis o navă de război la Capetown pentru a ambarca întreaga cantitate de aur aflată acolo. La cererea Statelor Unite, a trebuit să vindem, şi la un preţ relativ scăzut, marea afacere – ţinând de Courtaulds – din acea ţară; ulterior ea a fost revândută pe pieţele financiare la un preţ mult mai ridicat, de care nu am beneficiat. Aveam impresia că aceste măsuri erau luate pentru a sublinia poziţia noastră dificilă şi pentru a ridica opinia publică împotriva celor care se opuneau legii de împrumut-închiriere”.

După cum s-a vădit ulterior din documentele confidenţiale, aceasta a fost o epocă în care relaţiile anglo-americane au fost foarte încordate. Comentariile brutale, oricât de bine intenţionate ar fi, au adesea efecte dezastruoase; excepţie nu au făcut nici declaraţiile lordului Lothian, când s-a întors în America, după ce se întâlnise cu Churchill. Exprimându-se într-un mod care, după părerea sa, ar fi trebuit să fie bine înţeles de către americani, oameni practici, el a reuşit doar să-i facă să creadă că Marea Britanie îi lua drept naivi. Şi preşedintele s-a văzut nevoit să-şi convingă poporul că Regatul Unit se afla într-adevăr la capătul resurselor sale în dolari, arătând, în acelaşi timp, că era hotărât să negocieze cu toată asprimea, înainte de a le cere americanilor să suporte cheltuielile. Aceştia trebuiau să aibă certitudinea că englezii nu mai posedau nimic, în ceea ce priveşte

preşedintele, problema aurului sud-african şi afacerea Courtaulds nu au fost decât gesturi simbolice, reprezentând ceva neînsemnat în raport cu ceea ce America avea să *doneze* Angliei.

Controversa privind aurul din Africa de Sud a început spre sfârşitul anului 1940, când *rezervele* engleze de aur în America de Nord scăzură sub 20.000.000 de lire, cifră cu totul insuficientă-or în Africa de Sud se aflau rezerve foarte importante, gata de expediere, care nu puteau fi însă transportate decât pe o navă de război, din cauza prezenţei unei nave corsar în apele din împrejurimi. Cele mai multe din navele marinei engleze erau însă ocupate cu alte misiuni.

Atunci când Roosevelt a aflat despre epuizarea resurselor Angliei în aur şi dolari, el a sugerat ca, pentru a o scoate provizoriu din impas, un crucişător al marinei americane să se ducă să aducă aurul sud-african.

Preşedintele trebuie să fi fost foarte mirat de furia stârnită la Londra de propunerea sa; căci, la urma urmei, acest aur trebuia să ajungă odată în Canada, iar propunerea lui Roosevelt părea doar un mijloc comod de a-i rezolva Marii Britanii problema transportului.

Churchill nu vedea însă lucrurile în felul acesta. A doua zi după faimosul discurs al preşedintelui referitor la furtunul contra incendiului, în loc să-şi exprime gratitudinea, el a pregătit o scrisoare lungă, glină de reproşuri severe. Epistola a fost adresata lui Neville Butler, reprezentantul Marii Britanii la Washington după moartea subită a lordului Lothian, cu misiunea de a o preda preşedintelui. Butler a rămas consternat văzând conţinutul şi tonul acestei scrisori. I-a telefonat imediat lui Anthony Eden, ministrul afacerilor externe, exprimându-şi părerea că predarea acestei misive ar avea efecte dezastruoase. Butler a fost susţinut cu toată fermitatea de Purvis, şeful misiunii care efectua achiziţiile în America, şi de către Sir Frederick Phillips, angajat în importante negocieri cu Morgenthau şi care era şi el de părere să se aştepte înainte de a se da curs enervării. În locul acestor critici

puţin amabile, primul ministru trebui să adreseze cuvinte de gratitudine pentru discursul preşedintelui referitor! a împrumut şi închiriere.

Deşi în silă, Churchill a cedat în faţa acestor raţionamente şi i-a adresat lui Roosevelt un elogiu călduros. A renunţat la criticile referitoare la ţinerea distrugătoarelor pe mare şi şi-a stăpânit mânia în legătură cu aurul sud-african. În loc de toate acestea, a scris: „Sunt de acord cu propunerea dumneavoastră de a trimite o navă la Capetown pentru a ambarca aurul, ca un paliativ faţă de dificultăţile noastre”.

În Memoriile sale, Churehill lasă să se înţeleagă că a trecut peste sfaturile la moderaţie, cu riscul de a-l jigni pe preşedinte, şi că scrisoarea din 31 decembrie, emanând de la o „veche personalitate nava a”, către Roosevelt exprima deschis îndoielile sale privind înţelepciunea măsurii de a trimite o navă de război americană. Această scrisoare, care exprima gratitudinea pentru propunerile preşedintelui, făcea totodată o severă critică.

„Totuşi (ar fi scris Churehill), anumite lucruri îmi provoacă îngrijorare. În primul rând, trimiterea unei nave de război pentru a lua aurul de la Capetown poate avea consecinţe regretabile. Este sigur că acest lucru se va afla; şi aici, şi în dominioane, opinia publică va fi tulburat. Inamicul va declara că aţi trimis nava ca să ne luaţi ultimele rezerve-Dacă consideraţi că este singura soluţie, vom da instrucţiuni pentru ca aurul disponibil la Capetown să fie încărcat la bordul navei. Acest lucru ar trebui însă evitat dacă este posibil. N-am putea oare să schimbăm mai curând metalul din Africa de Sud cu aur deţinut pentru alte ţări la Ottawa şi să-l expediem pe acesta din urmă la New York?”

În America nu se află nicio urmă privind primirea unei asemenea scrisori; este însă neîndoielnic că punctul de vedere exprimat reflectă adevăratele sentimente ale lui Churehill din acea epocă. În realitate, scrisoarea reprodusă în *Memoriile de război* este un model de rezervă în comparaţie cu primul proiect, care cuprindea pasajul

următor: „Nu este potrivit ca o naţiune să se predea în întregime în mâinile alteia, mai ales o naţiune care luptă în condiţii din ce în ce mai grele pentru ceea ce se spune că ar fi o cauză de interes general”. Şi mai incendiară era fraza următoare: „Aceasta s-ar asemăna cu sechestrarea ultimelor bunuri ale unui debitor în prag de faliment”.

Din fericire, au triumfat sfaturile înţelepte ale acelora care, în America, erau cel mai la curent cu intenţiile preşedintelui; însă alte persoane apropiate de primul ministru îl presau să ia o atitudine mai agresivă.

Sigismund Waley, funcţionarul Tezaurului care jucase un rol important în expedierea aurului în Canada, se opunea cu violenţa la ideea de a trimite o navă americană în Africa de Sud.

Încă înainte de război, Montagu Norman, guvernator al Băncii Angliei, îşi exprimase discret temerile că atât America, cât şi unele naţiuni europene încearcă să spargă monopolul deţinut de Anglia asupra transportului de aur sud-african. Nu era un pericol imaginar, căci, la acea epocă, linia americană Robin Line construia trei nave rapide, prevăzute cu camere blindate, care ar fi putut transporta metalul direct în America, mai repede decât pe ruta Africa de Sud – Anglia – Statele Unite. Şi Montagu avertiza: „Fără a vorbi de un trafic maritim rentabil, aceasta ar putea ameninţa însăşi existenţa pieţei mondiale a aurului de la Londra”. Teamă exprimată de asemenea la începutul războiului de către Sir John Simon, ministrul de finanţe. Scriindu-i lui Churchill, pe atunci prim-Lord al Amiralităţii, cu privire la necesitatea de a constitui stocuri de aur în Canada, el spunea: „Este incomod să fim obligaţi să transportăm o parte din acest aur din Africa de Sud; numai de nu s-ar naşte un sistem de vânzări directe din această ţară spre Sta tele Unite. Am risca să pierdem atunci marile avantaje pe care ni le procura acum manipularea aurului sud-african”.

Un critic şi mai zgomotos la adresa americanilor era lordul Beaverbrook, ale cărui ziare, *Daily Express, Sunday Express* şi *Evening Standard,* erau devotate cauzei

Imperiului. Beaverbrook, prieten intim şi confident al lui Churchill, era, indiscutabil, un ziarist talentat; în calitate de ministru al producţiei aeronautice între mai 1940 şi mai 1941, el a adus o importantă contribuţie la înfiinţarea aviaţiei de vânătoare engleze. În momentul controversei relative la aurul sud-african, el era ministru al aprovizionării; profund iritat, i-a scris lui Churchill: „Americanii nu ne-au dat nimic. Pentru ceea ce au făcut pentru noi au cerut să le plătim până la ultimul ban. Ne-au luat bazele fără să ne dea o compensaţie justă. Ne-au luat aurul. Le-am dezvăluit secretele noastre, şi în schimb am primit servicii insuficiente „El insista, spunând că a venit timpul „unui adevărat acord cu Statele Unite".

Dar Churchill îşi dădea bine seama că va trebui să capitu'eze în problema aurului, şi înaltul comisar britanic în Africa de Sud a fost însărcinat să comunice generalului Smuts, primul ministru, sosirea iminentă a navei americane, cerându-i să facă tot posibilul pentru menţinerea unui secret absolut. Între timp, ataşatul naval american de la Londra discuta cu ministrul de finanţe despre condiţiile ambarcării aurului. Nava aleasă pentru această misiune a fost crucişătorul *Vincennes,* care jucase un rol dramatic în evacuarea unei cantităţi importante de aur francez.

Luarea propriu-zisă a aurului nu reprezenta decât o parte din planul prezidenţial destinat să convingă publicul american, precum şi oamenii politici că Marea Britanie nu va fi lăsată „să **tragi** doar foloase", e! că aceasta **era** gata să accepte toate sacrificiile pentru a câştiga războiul, în ciuda acestui efort, preşedintele nu a fost scutit de critică şi a devenit extrem de sensibil la ceea ce considera ca o incapacitate a lui Churchill de a înţelege semnificaţia legii de împrumutânchiriere, ca şi unele acte pe care le privea drept afronturi personale de iberate. Fusese iritat de tăcerea primului ministru înainte de alegerea sa şi de numirea în postul de ambasador la Washington a lordului Halifax, unul din artizanii politicii de „pace cu orice preţ" duse de Chamberlain.

Toate acestea l-au determinat pe Roosevelt să-i spună lui Harry Hopkins cu oarecare oboseală: „Ştiţi, multe lucruri s-ar putea aranja dacă Churchill şi cu mine am putea să ne vedem puţin”. Hopkins i-a răspuns în felul său direct: „Ce vă împiedică?” Roosevelt i-a replicat: „Ei bine, acum ar fi imposibil să organizăm întâlnirea. Ei n-au ambasador aici şi noi n-avem ambasador la ei”. (Halifax nu preluase încă funcţiile, iar Kennedy revenise din Anglia în America cu intenţia de a demisiona, deoarece nu era de acord cu politica preşedintelui.)

Hopkins s-a oferit imediat să plece în Marea Britanie pentru a organiza o întâlnire şi, cu toate obiecţiile lui Roosevelt, el s-a agăţat de această idee până când Roosevelt a acceptat-o. În afară de organizarea întrevederii, Hopkins a primit însărcinarea să cunoască cu exactitate care erau nevoile Marii Britanii pentru a câştiga războiul împotriva lui Hitler şi, în acest scop, să stea de vorbă cu toţi factorii englezi ce răspundeau de ducerea războiului. Preşedintele i-a mărturisit unuia din prietenii săi apropiaţi că îl trimitea pe Hopkins „pentru ca acesta să-i vorbească lui

Churchill ca un fermier din Iowa”. Într-adevăr, nu se puteau găsi doi oameni mai diferiţi decât acela trimis ca emisar de Roosevelt şi acela trimis de Churchill ca reprezentant al Marii Britanii.

Lordul Haâifax era prototipul aristocratului englez. Fusese viceregе al Indiei. Iar acum omul care şezuse ţanţoş pe spinarea unui elefant maiestuos, ajungea în ţara simplicităţii.

Cât despre Harry Hopkins, acesta era fiul unui şelar din Sioux City; era un aprig partizan al politicii de *New Deal* şi un om care credea în virtuţile limbajului deschis. Avea un devotament pasionat pentru preşedinte şi idealurile sale şi privea cu suspiciune pe oricine nu-i împărtăşea admiraţia.

La 10 ianuarie a fost prezentat în faţa Congresului proiectul legii de împrumut-închiriere. În aceeaşi zi, Hopkins era invitat la dejun de către Churchill, care i-a

adus lui Roosevelt un omagiu atât de călduros, încât nici măcar musafirul său nu l-ar fi dezaprobat-Mai elocvent ca oricând, Churchill a spus: „Am considerat permanent că soarta umanităţii, în greul ei drum, a fost aproape întotdeauna hotărâtă, la bine sau la rău – dar mai ales la bine, căci este un drum ascendent – de marii oameni şi de marile evenimente. De aceea, aplaud faptul atât de fericit că, în acest moment teribil din istoria lumii, în fruntea Republicii americane se găseşte un remarcabil om de stat, cu o lungă experienţă în treburile guvernării şi administrării, în sufletul căruia arde flacăra rezistenţei faţă de opresiune şi de agresiune, şi care, prin simpatiile sale fireşti, a devenit apărătorul sincer şi necontestat ai dreptăţii şi libertăţii, şi al victimelor răului, oriunde se află ele”.

În sfârşit, primul ministru găsea limbajul potrivit şi punea capăt tuturor îndoielilor preşedintelui.

Hopkins suferise de rău de avion şi călătoria îl epuizase. Astfel încât el declină invitaţia la dineu făcută de Churchill şi rămase la hotel. Dar, în loc să se odihnească, i-a cerut lui Ed Murrow, de multă vreme spicher la radio, să vină să-l vadă pentru a-i spune tot ce ştia despre diferiţii oameni politici englezi, şi să-i prezinte şi punctul lui personal de vedere privind moralul englezi or în aceste grele încercări. Timp de cinci ore, mărunţelul american şi-a bombardat compatriotul cu întrebări, şi, la capătul acestei lungi şedinţe, ziaristul s-a crezut autorizat să-l întrebe pe Hopkins despre obiectul misiunii sale. Cu accentul său tărăgănat, caracteristic, Hopkins a răspuns: „Cred că puteţi să spuneţi că am venit aici pentru a încerca să găsesc mijlocul de a fi un catalizator între două primadone”.

Înarmat cu aceste informaţii, Hopkins s-a dus în Downing Street nr. 10, pentru un dejun de lucru cu Churchill. În cursul unei convorbiri de trei ore, el l-a asigurat pe acesta din urmă că:

„Preşedintele este hotărât să câştigăm împreună războiul, să n-aveţi nicio îndoială în această privinţă. M-a

trimis aici pentru a vă spune că vă va scoate din această situaţie, cu orice preţ şi prin toate mijloacele, oricare ar fi consecinţele pentru el. Nu va refuza nimic din ceea ce este omeneşte posibil de făcut”.

Aceste cuvinte au fost spuse cu o sinceritate şi o pasiune care l-au impresionat pe Churchill. Hopkins a abordat apoi problema întâlnirii între cei doi conducători, şi Churchill l-a asigurat că era foarte dornic să se organizeze o asemenea întâlnire – cu cât mai repede, cu atât mai bine. Americanul s-a referit apoi la un subiect delicat, cel referitor la sentimentele personale ale primului ministru; căci unii din compatrioţii săi aveau impresia că acesta nu-l iubea nici pe preşedinte, nici America, nici pe americani. Evident, Churchill, a cărui mamă era americancă, a fost indignat; a pronunţat o tiradă destul de moderată împotriva ambasadorului Kennedy care (avea motive serioase să creadă acest lucru) era răspunzător de această falsă impresie. A trimis pe cineva de la cabinetul său să caute copia telegramei de felicitare adresate preşedintelui cu ocazia realegerii sale – aceea despre care Roosevelt spunea că nu o primise. După ce lucrurile au fost puse la punct, au discutat dispoziţiile ce trebuiau luate pentru întâlnirea dintre cei doi oameni de stat în mâinile cărora se afla soarta civilizaţiei occidentale.

Hopkins şi primul ministru s-au întâlnit din nou a doua zi; după dineu, Churchill s-a lansat într-una din cele mai splendide expuneri ale sale despre scopurile războiului. După ce a terminat, a tras un fum din ţigara sa de foi şi a întrebat: „Ce gândeşte preşedintele despre toate acestea?”

Roosevelt contase că trimisul său îi va vorbi lui Churchill ca un fermier din Iowa, iar Hopkins s-a dovedit fără îndoială la înălţimea aşteptărilor. „Ei bine, domnule prim-ministru, nu cred că preşedintele ar da doi bani pe asta. Ştiţi, singurul lucru care ne interesează este ca ticălosul ăsta blestemat de Hitler să fie bătut!”

Vizita lui Hopkins a însemnat un succes desăvârşit. Churchill a rămas surprins de rectitudinea şi hotărârea

acestui omuleţ care devenise egal cu mai marii acestei lumi. Peste câteva zile, după ce l-a însoţit pe lordul Halifax şi pe soţia lui la Scapa Flow pe noul cuirasat *King George V,* la bordul căruia aceştia plecau la Washington, Churchill, Hopkins şi Tom Johnston, din guvernul englez, au luat cina împreună la Glasgow. În timpul mesei, Hopkins, omul care vorbea deschis, s-a întors spre Churchill şi i-a spus: „Cred că aţi dori să ştiţi ce-i voi spune preşedintelui Roosevelt la întoarcerea mea. Ei bine, vă voi cita un verset din acea Carte a Cărţilor, în credinţa căreia au fost crescute mama domnului Johnston şi a mea, de asemenea scoţiancă: «Că unde te vei duce tu, acolo voi merge şi eu, şi unde vei trăi tu, voi trăi şi eu; poporul tău va fi poporul meu şi Dumnezeul tău va fi Dumnezeul meu»”. Apoi, coborând vocea, a adăugat cu mult calm: „Până la capăt”. Churchill a fost atât de emoţionat, încât nu s-a ruşinat să lase să-i cadă o lacrimă.

În timpul vizitei, Hopkins avusese întrevederi şi cu Halifax şi căpătase stimă pentru el. Era important ca reprezentantul personal al lui Roosevelt să-l simpatizeze pe ţeapănul aristocrat, a cărui numire fusese primită cu oarecare teamă de către preşedinte. Acestuia nu-i prea plăceau prejudecăţile de clasă din Marea Britanie şi avea un dispreţ înnăscut faţă de pacifişti, printre care se număra Halifax.

Memoriile lui Churchill dovedesc o oarecare dezinvoltură din partea sa faţă de preşedinte, căci lasă să se înţeleagă că această numire fusese un mijloc de a se debarasa de ambasador.

Halifax nu era atât de naiv încât să-şi imagineze că era vorba de o promovare. Acceptă postul cu demnitate resemnată, spunând că va merge pretutindeni unde se va considera că poate să aducă cele mai bune servicii ţării.

Când a sosit momentul ca Harry Hopkins să se întoarcă în America şi să prezinte preşedintelui o dare de seamă, el era în măsură să afirme că, pe baza experienţei personale, constatase moralul extraordinar al poporului, sub înflăcărată conducere a lui Churchill. Însoţit de acesta,

el vizitase bazele navale şi militare, vorbise cu şefii armatelor; fusese admis să participe deschis la şedinţele cabinetului şi văzuse populaţia la muncă. Pentru a-l convinge că Marea Britanie nu ascundea nimic, Churchill i-a pus la dispoziţie anumite documente oficiale engleze, dintre cele mai secrete. Lui Hopkins îi era atât de frică să nu le piardă, încât primul ministru a dat ordin să fie însoţit de un ofiţer care să-i asigure paza.

Astfel, se instalase decorul pentru ultimele acte ale uneia dintre cele mai dure şi mai acerbe controverse din istoria Statelor Unite: soarta legii de împrumut-închiriere. Era absolut neîndoielnic că destinul Marii Britanii depindea de rezultatul controversei, iar Roosevelt era convins că de el depinde şi soarta Statelor Unite. Problema cea mai serioasă care se punea în faţa lui era de a convinge poporul şi oamenii politici de acest lucru. Hopkins era hotărât să furnizeze preşedintelui tot sprijinul şi muniţiile de care avea nevoie pentru a reuşi.

NEGOCIERI DURE CU AMERICA

Churchill observa cum evoluează mişcarea pentru legea de împrumut-închiriere cu o temă din ce în ce mai mare, căci, în ciuda încrederii preşedintelui, opoziţia era extrem de puternică şi părea să câştige teren. Cât despre cetăţeanul englez mijlociu, acesta pur şi simplu nu înţelegea nimic din complexităţile politicii americane. Obişnuit cu sistemul relativ simplu al celor două Camere, a Comunelor şi a Lorzilor, el era incapabil să înţeleagă raţiunea a ceea ce i se părea o amânare lungă şi inutilă. Pe de altă parte, i se părea că dilema este limpede: supravieţuirea democraţiilor sau triumful nazismului.

În America însă lucrurile erau privite într-o lumină total diferită. Cei ce se opuneau proiectului îl considerau ca o măsură ce va duce obligatoriu la război, pe care nu-l socoteau inevitabil; ei gândeau că, atunci când Hitler va fi cucerit întreaga Europă, el va lăsa America în pace.

Enigmaticul Joseph Kennedy era unul dintre cei mai

fanatici opoziţionişti. De la începutul războiului, ambasadorul Statelor Unite la Londra era un spin în piciorul Angliei. Criticase mereu pe faţă efortul de război al britanicilor şi se bănuia că, în forul lui interior, se resimte ura irlandezului faţă de englezi. În plus, unele din cancanurile lui păreau inutil răuvoitoare: el vorbea despre înclinaţia lui Churchill pentru băutură, de dificultăţile oratorice ale regelui, şi povestea că regina părea mai mult gospodină decât suverană.

Kennedy, care susţinuse legislaţia *New Dealului* a lui Roosevelt, era primul american catolic de origine irlandeză numit ca ambasador la curtea St. James – măsură inteligentă, care fusese foarte apreciată. Dar când a izbucnit războiul, din punctul de vedere al englezilor a fost un adevărat dezastru. Kennedy ştia că preşedintele era un partizan înflăcărat al cauzei Aliaţilor şi, cu toate acestea, părea că face totul pentru a provoca disensiuni. Chiar de la început, Sir Robert Vansittart, consilier diplomatic la ministerul de externe, făcuse acest comentariu caustic: „D-l Kennedy este un specimen afurisit de frate vitreg şi de defetist. Sper că războiul va stârpi cel puţin acest soi rău”.

Nu este dovedit că motivaţiile lui Kennedy ar fi fost legate de anumite consideraţii personale interesate, dar vederile lui, în mod sigur, l-au iritat pe preşedinte, care i-a destăinuit unui colaborator: „Joe a fost şi va fi totdeauna un pacifist. Dacă mâine Germania şi Italia oferă o pace convenabilă, Joe va începe să-i convingă pe rege şi pe regină, prietena sa, şi pe fiecare în parte, coborând scara ierarhică, până când toţi ar accepta... Pentru mine reprezintă un motiv de permanentă îngrijorare”.

Dar cu cele 3.000 de mile de ocean care-i despărţea pe unul de altul, Kennedy nu-l neliniştea chiar atât de mult pe preşedinte. Doar în momentul alegerilor prezidenţiale a devenit un pericol serios. Era atât de pornit împotriva politicii lui Roosevelt, care, după părerea lui, împingea America spre război, încât a cerut să se întoarcă, cu intenţia de a demisiona. Numai intervenţia soţiei sale l-a împiedicat să facă acest demers care ar fi compromis

şansele de realegere ale lui Roosevelt. Într-adevăr, opinia lui Kennedy cântărea mult pentru un mare sector al populaţiei.

Căci el personifica un vis scump inimii americanilor. Familia lui „Joe" Kennedy fugise în timpul marii foamete din 1847 şi povestea sa avea parfumul romantic al unui film făcut la Hollywood. El apăruse ca mare financiar la Boston, şi în jurul afacerilor lui plutea întotdeauna un oarecare mister. Se ştia că avea interese mari în sectorul băuturilor alcoolice şi câştigase milioane în industria cinematografică. Dar anumite lucruri din viaţa sa au rămas întotdeauna obscure.

Dar după un interviu în care s-a dovedit deosebit de răuvoitor, şi-a prezentat demisia, care i-a fost acceptată. Noua situaţie nu l-a redus la tăcere, ba, dimpotrivă, i-a îngăduit să critice mai liber legea de împrumut-închiriere.

Oricât de influent era Kennedy, mai ales în rândurile electoratului catolic, izolaţionişti au căutat un alt lider; l-au ales pe charismaticul colonel Charles Lindbergh, „Vulturul solitar", care, la aproape paisprezece ani de la traversarea Atlanticului pe monoplanul *Spirit of Saint Louis,* era tot atât de frumos, cu aspect juvenil şi cu aureola de erou popular. Acesta era partizan făţiş al unei păci cu Germania; în momentul în care au fost cedate Angliei distrugătoarele primindu-se în schimb baze navale, el a declarat în public: „În trecut am tratat cu o Europă dominată de Anglia şi de Franţa. În viitor s-ar putea să tratăm cu o Europă dominată de Germania". Pentru el, cooperarea cu un Hitler victorios era nu numai posibilă, dar şi acceptabilă.

Evident, nemţii îl aprobau.

Preşedintele nu-şi făcea nicio iluzie despre el şi îi mărturisea lui Morgenthau: „Dacă ar trebui să mor mâine, vreau să ştiţi un lucru: Sunt absolut convins că Lindbergh este nazist".

Conducerea dezbaterilor asupra proiectului de lege a fost încredinţată lui Henry Morgenthau, secretar al Tezaurului, prieten intim şi înflăcărat partizan al

preşedintelui. Om al ideilor generoase, el era în acelaşi timp destul de practic pentru a-şi da seama că legea nu va fi votată decât dacă fiecare era convins că Marea Britanie nu mai poseda aproape nimic. Pentru a reuşi, Anglia trebuia să joace cu cărţile pe faţă şi să dezvăluie bunurile şi titlurile vandabile de care dispunea.

Abilul Hopkins pregătise terenul informându-l pe Churchill că legea de împrumut-închiriere, care trebuia să intre rapid în vigoare, va antrena o puternică creştere a impozitelor în Statele Unite; el încerca să mai înfrumuseţeze lucrurile, ţinând seama de ancheta nemiloasă a lui Morgenthau, spunând:

„În ţara mea se ignoră total cât de mult au crescut impozitele în Marea Britanie din cauza războiului, precum şi faptul că Anglia face sacrificii financiare reale. Aţi putea face oare, cât mai curând posibil, o declaraţie potrivită, indicând creşterea puternică a taxelor şi a celorlalte sarcini financiare care apasă asupra poporului britanic din cauza războiului?”

Churchill, care stabilise contacte strânse cu acest viitor administrator al legii de împrumut-închiriere, a fost încântat să se execute; la urma urmelor, aceste sacrificii erau o realitate. El a produs cifre elocvente dovedind că impozitul asupra venitului trecuse de la 3 şilingi şi 6 pence pe liră la 8 şilingi şi 6 pence; cu titlu de exemplu el cita cazul unui bărbat căsătorit, cu doi copii, ce câştiga 500 de lire pe an. Înainte de război impozitul ar fi fost de 8 lire pe an; acum era de 37 de lire. Categoriile superioare de venit erau lovite mai greu, astfel încât un om cu un câştig de 10.000 de lire pe an ar plăti astăzi 6.000 de lire, faţă de 4 173 înainte.

Nu toată lumea era mulţumită de felul cum se examina la microscop punga naţiunii. Beaverbrook era atât de iritat încât, într-o scrisoare cu caracter personal adresată lui Churchill şi depăşind puţin măsura, el a făcut lista tuturor nemulţumirilor sale:

„Ni s-a spus că, dacă acceptăm limita de douăsprezece mile ale apelor teritoriale americane, totul

va merge bine. Am făcut acest lucru, dar n-a mers totul bine.

Ni s-a spus că, dacă vom înceta să exportăm băuturi alcoolice din Imperiu spre Statele Unite, va avea loc o splendidă ameliorare a relaţiilor noastre cu America. N-a avut loc.

Dacă vom face pace în Irlanda, vom beneficia pentru totdeauna de favorurile Americii. Am făcut ce ni s-a spus. Dar aceasta nu a adus nicio îmbunătăţire în Irlanda şi ne-a adus puţin credit în S.U.A.

Dacă vom reglementa datoriile de război, numai cu cinci centime pentru un dolar, vom avea completul acord al Statelor Unite. Am reglementat aceste datorii; ca urmare ne-am ales pentru Anglia cu ruină şi cu injurii din partea Americii.

Americanii ne-au împins să rupem relaţiile cu Japonia. Am făcut-o. Şi iată unde am ajuns. Japonezii au devenit duşmanii noştri neînduplecaţi, şi americanii creditorii noştri neiertători.

Acum Roosevelt şi Wilkie ne spun că, dacă putem să rezistăm Germaniei, totul va fi foarte bine. Ceea ce facem. Dar am rezista mai bine dacă am fi siguri că ne va rămâne ceva ca să hrănim şi poporul nostru în această încercare.

Dacă abandonăm totul, vom avea avantaje puţine sau deloc în raport cu situaţia noastră prezentă.

Halal democraţi!”

Puţin după aceea, lordul Halifax i-a telegrafiat primului ministru „că este de cea mai mare importanţă să vindem americanilor resursele noastre financiare rămase în această ţară”; dacă, până nu de mult, Churchill se îndoia de înţelepciunea unei asemenea măsuri, de data aceasta sfătui prompt cabinetul de război „să se resemneze să accepte cererile americane”. Marea Britanie ar primi cu mult mai mult decât ar putea să dea vreodată. Oricum ar fi fost, el ţinea foarte mult ca valorile engleze să nu fie cedate la preţuri ridicol de joase.

Audierile asupra proiectului legii de împrumutânchiriere au fost conduse de către Comisia de

afaceri externe a Camerei reprezentanţilor şi de către Comisia relaţiilor externe a Senatului. În faţa acesteia din urmă, Ia 28 ianuarie 1941, Morgenthau a făcut o expunere amănunţită, descriind situaţia economică a Marii Britanii.

„Guvernul britanic datorează industriaşilor americani 1 400.000.000 de dolari, pentru comenzi deja făcute. Această sumă va trebui plătită în mare parte în cursul anului civil 1941; el posedă suficient aur şi bunuri negociabile în dolari pentru a face faţă acestor angajamente. Dar englezii nu vor mai avea de ajuns pentru a face faţă nevoilor viitoare".

Apoi el a prezentat sumele bunurilor Regatului Unit în aur şi soldul lor creditor în dolari, precum şi valoarea titlurilor americane şi a bunurilor engleze din Statele Unite la data de 31 decembrie 1940. „În mod obişnuit guvernele păstrează confidenţiale aceste cifre şi nu le divulgă. Vă sunt însă comunicate cu acordul guvernului britanic", a declarat Morgenthau.

Aur 292.000.000 de dolari
Sold creditor al statului în dolari 54.000.000".
Sold creditor al particularilor 305.000.000".
Titluri negociabile 616.000.000".
Investiţii directe şi altele în
Statele Unite 900.000.000 „TOTAL 2 167.000.000".

Din acest total, a arătat Morgenthau, britanicii considerau ca nedisponibile 305.000.000 necesare pentru conducerea treburilor, 30.000.000 în aur, risipite prin lume, şi 21.000.000 în contul unor operaţii de schimb pe termen scurt. Rămâneau 1 811 milioane de dolari care, după părerea englezilor, puteau fi folosite pentru cumpărări în America.

În expunerea sa asupra crizei financiare a Marii Britanii, secretarul la Tezaur arăta că bunurile sale în aur şi în dolari diminuaseră cu două miliarde şi un sfert în primele şaisprezece luni ale războiului. În acel moment, războiul îi costa pe englezi 12.000.000 de dolari pe zi, şi această cifră era în permanentă creştere. Anglia ducea lipsă de bani pentru viitoarele achiziţii, a căror listă era

impresionantă: produse chimice, alimente, lemn de construcţii, nave de comerţ şi de război, avioane, muniţii, maşini-unelte, metale, materii prime, petrol şi altele.

Multă lume continua să nu creadă că Marea Britanie şi-ar fi epuizat atât de repede resursele: Morgenthau a explicat cum s-a produs acest lucru:

„Un factor esenţial al secătuirii resurselor a fost căderea Franţei în vara trecută. Francezii deţineau la noi cel puţin tot atâtea bunuri – în aur şi în dolari – ca şi englezii, bunuri care au servit la plata cumpărărilor lor de aici în timpul primelor două luni de război. Dar când Franţa s-a prăbuşit, în iunie trecut, englezii au preluat toate contractele franceze din Statele Unite, fără a mai avea însă sprijinul banilor francezi pentru a plăti. Angajamentele britanice au fost dublate, şi rezultatul a fost că, după iunie, Anglia a început să cheltuiască aur şi dolari de două ori mai repede decât înainte".

Şaizeci la sută din venitul naţional britanic era absorbit de război, din care 40% proveneau din taxe şi impozite enorme.

„Pentru noi, problema nu este de a şti dacă englezii au resurse; este evident că deţin bunuri în lumea întreagă. Problema este de a se şti dacă au dolarii necesari pentru achiziţiile lor de la noi. Iată, domnilor, problema, aşa cum o văd eu.

Sunt convins că nu posedă alte resurse în dolari în afară de cele pe care mi le-au arătat. Dacă nu se găseşte o formulă prin care Marea Britanie să poată continua să cumpere aici furniturile, cred că nu-i mai rămâne altceva de făcut decât să depună armele; asta-i tot. Sunt convins că, dacă Congresul nu votează acest proiect de lege, Marii Britanii nu-i rămâne altă soluţie decât să înceteze lupta. Domnilor, hotărârea se află în mâinile dumneavoastră".

A fost un discurs vibrant şi dramatic; auditorii lui Morgenthau aveau să mediteze asupra problemei de a şti dacă preţul ce trebuie plătit acum nu depăşea prea mult preţul ce ar fi trebuit plătit mai târziu, în cazul în care legea nu ar fi fost votată.

În acest timp, la Montreal, Depozitul de valori al Regatului Unit se ocupa cu strângerea dolarilor atât de necesari, vânzând titlurile. La începutul lui 1941, au fost trimise la Washington 500.000.000 de dolari, provenind de la cele mai bune valori ca garanţie pentru un împrumut de 375.000.000.

Se apropia rapid momentul în care nu mai rămânea nimic de vândut. Evident, Churchill era neliniştit pentru viitorul Regatului Unit. Ruinat, avea oare să piardă pacea, după ce va fi câştigat războiul? Lordul Halifax îl preveni că nu mai trebuia să ezite să vândă investiţiile engleze în America. Într-un mesaj secret adresat primului ministru, ambasadorul îl prevenea că devenise imperativ ca Marea Britanie

„Să nu creeze impresia că vrea să ia înapoi cu o mână ceea ce oferă cu cealaltă. Americanii ar bănui imediat că noi încercăm în continuare să evităm vânzarea investiţiilor noastre directe. Ar trebui să-şi dea seama că, lipsindu-ne complet de ele, este o afacere proastă şi pentru ei, şi pentru noi, şi o afacere injusdficabilă din punct de vedere moral, pentru că noi luptăm pentru toţi. Pentru noi, cea mai bună şansă de a reuşi este să le lăsăm fără înconjur responsabilitatea de a lichida bunurile noastre susţinând propunerile noastre”.

Secretarul de stat american la ministerul de război, Henry Stimson, era neliniştit de încetineala votării şi demonstra cu deosebită energie că, „de fapt, noi căutăm să cumpărăm ajutorul Angliei pentru apărarea noastră. Până când avem să fim gata, cumpărăm propria noastră securitate”.

În timpul alegerilor prezidenţiale, Churchill fusese obligat să-şi ţină gura, dar era hotărât să acţioneze în legătură cu importanta lege de împrumut-închiriere. Aşa că a abandonat poziţia de rezervă, pentru a-i convinge pe cei şovăielnici că Marea Britanie nu aştepta din partea Statelor Unite ca acestea să intre în război. La 9 februarie, a doua zi după votarea proiectului în Camera reprezentanţilor cu 260 de voturi pentru şi 165 contra,

într-o memorabilă emisiune radiodifuzată, el spunea:

„Acum pare sigur că guvernul şi poporul Statelor Unite au intenţia să ne furnizeze tot ce este necesar în vederea victoriei. În cursul ultimului război, Statele Unite au trimis 2.000.000 de oameni pe celălalt mal al Atlanticului. Dar acesta nu este un război în care armate numeroase să arunce una asupra alteia imense cantităţi de obuze. Nu avem nevoie de curajoasele trupe în curs de formare pe întreg teritoriul Uniunii americane. Avem o nevoie foarte presantă de o enormă aprovizionare continuă cu material de război şi aparataj tehnic de orice fel”.

La începutul războiului, Wendel Wilkie, candidatul republican învins, efectuase o călătorie în Marea Britanie pentru a-şi da seama singur în ce mod ţara făcea faţă încercărilor prin care trecea. Înainte de plecarea sa din America, preşedintele recopiase câteva versuri dintr-un poem de Longfellow şi le alăturase la o notă către Churchill cu aceste cuvinte: „Cred că aceasta se potriveşte atât poporului dumneavoastră cât şi poporului nostru”. Sub impresia acestui mesaj personal, într-un discurs Churchill declara: „Ce răspuns aş putea să dau în numele dumneavoastră acestui mare om, pentru a treia oară şef al unei naţiuni de 130.000.000 de omeni? Daţi-ne uneltele şi ne vom îndeplini munca”.

A fost un discurs extrem de abil, potolind teama majoră a milioane de americani, confirmând că nu era vorba ca tineretul acestei ţări să moară în luptă. Exact la o lună după votarea proiectului de către Camera Reprezentanţilor, Senatul l-a aprobat cu 60 de voturi pentru şi 31 contra. Roosevelt i-a trimis imediat lui Churchill următoarea cablogramă:

„În ciuda unei oarecare întârzieri, votul final, cu 60 pentru şi 31 contra, este extrem de satisfăcător. Reîntoarcerea proiectului la Cameră, urmat de semnătura mea, va avea loc marţi seara. Cu titlu confidenţial, nădăjduiesc să trimit miercuri în faţa Camerei o situaţie estimativă asupra noilor comenzi şi achiziţii prevăzute de proiect. Cu urările mele cele mai bune”.

Churchill a răspuns: „Binecuvântarea întregului Imperiu britanic se îndreaptă asupra dumneavoastră şi asupra naţiunii americane pentru ajutorul care nu lipseşte niciodată la necazuri”.

După cum prevăzuse Roosevelt, Camera Reprezentanţilor a aprobat unele amendamente cu 317 voturi pentru şi 71 contra şi, în aceeaşi zi, preşedintele a semnat legea care îl autoriza „să vândă, să transfere drepturile, să schimbe, să închirieze, să împrumute sau să dispună în alt mod de orice element de apărare către orice naţiune a cărei apărare este considerată ca vitală pentru securitatea americană”. A doua zi, i s-a cerut Congresului să aloce şapte miliarde de dolari pentru demararea producţiei de arme, alimente şi materii prime.

Ştirea cea bună sosea în Anglia într-un moment crucial. Aviaţia germană îşi reluase bombardamentele asupra Londrei, iar în Atlantic pierderile atingeau proporţii îngrozitoare. Bătrânul om politic Lloyd George sintetizează astfel sentimentele de gratitudine şi de uşurare ale naţiunii: „Este o mare victorie pentru noi! S-a terminat acum cu neliniştile şi dificultăţile financiare aferente continuării războiului”. Şi, raportându-se la vremea când era prim-ministru, în timpul războiului din 1914, el a adăugat: „Winston a avut mai mult noroc decât mine… Dumnezeule, ce problemă teribilă a fost finanţarea ultimului război. Din acest moment Winston poate să-şi concentreze întreaga atenţie asupra problemelor pur militare”.

Pentru preşedintele Roosevelt a însemnat un măreţ triumf personal. Vorbind despre această hotărâre, el spunea că nu fusese proclamată prin vocea unui singur om, ci prin aceea a 130.000.000 de americani.

După cum spunea Churchill, votarea legii de împrumut-închiriere a fost „cel mai generos act din istoria tuturor naţiunilor”. Pentru Marea Britanie problema dolarilor nu era încă soluţionată. Mai trebuiau plătite toate comenzile făcute înainte de intrarea în vigoare a legii. Atunci când Churchill i-a cerut lui Halifax să-i

mulţumească personal lui Morgenthau pentru ajutorul acordat, el i-a amintit să-i atragă atenţia acestuia din urmă asupra acuităţii crizei financiare.

Marea Britanie nu avea un aliat mai hotărât decât Henry Morgenthau; dar, pentru a-i linişti pe unii din cei ce se opuneau legii, el dăduse asigurări Comisiei de relaţii externe a Senatului că bunurile britanice din Statele Unite vor fi vândute până la ultimul dolar. De aici a provenit vânzarea forţată a firmei American Viscose Corporation, fracţiune a imperiului mondial Courtaulds, care l-a întristat foarte mult pe Churchill.

Vânzarea atât de controversată a lui American Viscose Corporation este povestită pe scurt în cartea *Courtaulds – Scurtă istorie:*

„În februarie, Sir Edward Peacock, administrator al lui Barings Limited şi al Băncii Angliei, a sosit în Satele Unite cu instrucţiuni din partea guvernului său de a vinde proprietăţi britanice. Era însoţit de John Hanbury-Williams, directorul firmei Courtaulds. Ei au încercat să lanseze un împrumut garantat prin titlurile lui A.V.C.; dar această tentativă, precum şi altele au eşuat din cauză că erau politiceşte inoportune. Morgenthau, care se angajase în faţa Congresului, avea intenţia de a obţine o vânzare; în curând a devenit evident că A.V.C. avea să fie aleasă ţap ispăşitor. Luni, 10 martie, după o consultare cu Roosevelt, Morgenthau i-a spus ambasadorului englez că, încă înainte de sfârşitul săptămânii, trebuie să se efectueze o vânzare importantă. Proiectul s-a stabilit în grabă mare, s-a pregătit contractul şi, la 16 martie 1941, A.V.C. era oficial vândută unui consorţiu de bănci americane”.

Courtaulds avea să piardă mult în ceea ce s-a considerat a fi fost o tranzacţie inechitabilă. Tocmai de aceea această societate a pretins Tezaurului englez o compensaţie de 44.000.000 de lire. În 1942, s-a apelat la tribunal pentru judecarea arbitrajului şi, în iulie, arbitrul numit, judecătorul Simons (ulterior lord-cancelar), a acordat firmei suma de 27 125.000 de lire.

Este imposibil de spus dacă legea de

împrumutânchiriere ar fi fost votată sau nu fără vânzarea forţată a marii filiale ce aparţinea lui Courtaulds. Dar, fără îndoială, „ţapul ispăşitor” a contribuit mult la facilitarea votului. Pe de altă parte însă, în mintea englezilor rămâne bănuiala că întreaga operaţie avea un uşor iz de piraterie.

Pentru un mare număr de americani, lamentările persistente şi aproape neîntrerupte ale Marii

Britanii cu privire la situaţia sa financiară puteau să pară doar înşelătorie; americanii îşi atribuiau astfel rolul de salvatori ai democraţiei. Este adevărat că acum li se cerea să scoată mult mai mulţi bani decât dădea Anglia în schimb. Dar ceea ce nu poate fi negat, este faptul că Regatul Unit avea să se regăsească ulterior, în calitatea sa de învingător, într-o situaţie mult mai proastă decât inamicii săi învinşi.

ROOSEVELT REÎNVIE NĂDEJDEA

Votarea legii de împrumut-închiriere era unul din evenimentele cele mai marcante ale războiului, dar nu garanta supravieţuirea Marii Britanii şi cu atât mai puţin victoria. Primele luni ale lui 1941 aveau să fie cele mai periculoase din toată istoria conflictului şi să constituie perioada în care ţara s-a aflat cel mai aproape de înfrângere. Dezastrele se succedau neîntrerupt. Şi eşecul devenise un lucru obişnuit. În Grecia, în Balcani, în Orientul Apropiat şi în Mediterana asistam la o suită neîntreruptă de nenorociri. Dar oricât de catastrofale ar fi fost aceste înfrângeri, ochii lui Churchill rămâneau aţintiţi asupra vastelor întinderi ale Oceanului Atlantic, căci, în cele din urmă, bătălia acolo avea să fie sau câştigată, sau pierdută.

Pe măsură ce sporea producţia Americii, materialul de război începu să traverseze marea în valuri crescânde. Dar imensele capacităţi ale „arsenalului democraţiilor” ar fi contat foarte puţin dacă trecerea navelor ar fi fost zădărnicită. Atlanticul era artera vitală a Regatului Unit, iar pierderile datorate submarinelor şi bombardierelor cu rază lungă de acţiune erau atât de mari, încât se crease un

mare pericol ca Anglia nu numai să nu obţină „uneltele pentru a-şi îndeplini munca”, dar chiar să fie înfometată într-o asemenea măsură, încât să fie silită să capituleze.

În timp ce Londra şi celelalte oraşe mari sufereau încă atacuri aeriene, bătălia Angliei era mai mult sau mai puţin terminată; şi dacă spectrul invaziei rămânea în continuare prezent, frontul de pe Marea Manecii nu mai constituia aceeaşi ameninţare ca în urmă cu câteva luni. Centrul atenţiei devenise imensa întindere de apă cenuşie şi neospitalieră care separa Lumea Nouă de Lumea Veche.

Dat fiind că Axa extindea tot mai mult teatrul operaţiunilor, Royal Navy era împrăştiată pe tot Oceanul, dar îi lipseau navele de război pentru a însoţi aprovizionarea mult aşteptată; creştea sentimentul că era lipsit de orice interes să se trimită Marii Britanii arme, precum şi alimente indispensabile pentru supravieţuirea populaţiei, dacă o mare parte nu avea să sosească niciodată.

La Londra, Averell Harriman, care fusese numit reprezentantul lui Harry Hopkins pentru administrarea legii de împrumut-închiriere, şi noul ambasador John G. Winant, l-au asigurat pe primul-ministru că Roosevelt de-abia aştepta ca Hitler să comită vreo acţiune nechibzuită, care să-l elibereze de promisiunea sa preelectorală că America nu va fi antrenată în conflict. Multora li s-a părut că este vorba de asigurări zadarnice; Roosevelt părea mai preocupat cu sondajele de opinii care-i revelau regulat numărul şi procentul americanilor ce se opuneau total intrării în război decât de soarta lumii. Era acuzat din ce în ce mai mult că este condus de poporul său, în loc de a-l conduce.

Din cartierul său general, din acea Londră mutilată, Churchill îl presa fără răgaz pe Roosevelt să aducă o contribuţie majoră la bătălia Atlanticului, autorizând navele marinei americane să escorteze pe ocean convoaiele. Dar preşedintele era conştient că opinia publică nu ar accepta escortarea pe întreg parcursul, deoarece aceasta ar fi însemnat un prim pas spre război.

Şovăiala sa îi irita pe unii din cei mai înflăcăraţi partizani şi admiratori, care gândeau în mod cinstit că trecuse perioada tergiversărilor. Discursurile înflăcărate nu mai erau suficiente; într-o bună zi, America trebuia să ia parte la conflict, şi mai bine era acum decât mai târziu.

După votarea legii de împrumut-închiriere, preşedintele părea să fi intrat într-un fel de hibernare politică. Spre sfârşitul lunii mai plecă spre insulele Bahamas cu câţiva dintre cei mai apropiaţi colaboratori. Totuşi, această aparentă inactivitate era doar o mască, având în vedere abilitatea sa politică remarcabilă. El observa jocul războiului cu concentrarea puternică a unui campion de şah. În ciuda asigurărilor solemne făcute alegătorilor şi mamelor americane că, sub conducerea sa, ţara nu va fi antrenată niciodată într-un adevărat război, el ducea o strategie care apropia pas cu pas America de marea încăierare.

În cursul partidei de pescuit a reţinut ideea reprezentanţilor săi de la Londra şi anume că Germania trebuia împinsă să facă un pas greşit care ar justifica o declaraţie de război sau ar permite escortarea navelor care transportau material de război în Marea Britanie. Hitler era însă prea isteţ pentru a-i face acest serviciu; politica sa era de a se ocupa de duşmanii săi pe rând, şi ultimul lucru pe care-l dorea era să atace America înainte de a fi pregătit. Astfel, cu toate numeroasele acţiuni provocatoare ale lui Roosevelt, el a refuzat să comită acel gen de greşeală aşteptată de preşedinte.

Când Roosevelt s-a întors, situaţia generală era mai proastă ca oricând. În Europa Centrală situaţia luase o întorsătură dezastruoasă; lovitura de stat din Iugoslavia, prin care tânărul rege Petru îl înlăturase pe prinţul Paul, partizanul Axei, degenerase în catastrofă. Furios, Hitler deci arase război acestei ţări; numai cu nouăzeci şi cinci de minute mai târziu pe cerul capitalei au apărut escadre de bombardiere care primiseră următorul ordin: „Atacaţi în valuri, distrugeţi Belgradul *1*” Timp de şaptezeci şi două de ore avioanele au pulverizat oraşul lipsit de apărare,

până când acesta a devenit o grămadă de ruine fumegânde sub care zăceau 17.000 de morţi. În aceeaşi zi Hitler a declarat război Greciei, unde englezii intraseră în ziua de 3 martie. În scurt timp ambele ţări au fost ocupate.

În Africa de Nord, Rommel îi bătea pe britanici la El Agheila şi înainta fără oprire. În Irak au avut loc alte insuccese. La 20 mai Germania a lansat un atac aeropurtat asupra Cretei în care se retrăseseră 30.000 de soldaţi englezi, după înfrângerea din Grecia; peste o săptămână, opinia publică britanică era pregătită pentru a afla despre o nouă evacuare masivă.

Pe frontul metropolitan, în Marea Britanie, perspectivele erau tot atât de întunecate şi deprimante. Hitler reluase bombardamentele; chiar dacă raidurile nu erau continui, erau însă mult mai dure şi pierderile mult mai grele: o mie de londonezi au fost ucişi la 16 aprilie; atacul din 19 aprilie a fost şi mai puternic; atacul din 10 mai s-a soldat cu 1 436 de morţi.

În Atlantic haitele de submarine decimau convoaiele, în timp ce tunurile mari ale crucişătoarelor de luptă *Scharnhorst* şi *Gneisenau* completau pierderile fără să fie pedepsite.

Henry Morgenthau era convins că America trebuia să intre în război, dar Roosevelt continua să tergiverseze, în timp ce Hitler întreţinea această nehotărâre lansând avertismente repetate că, dacă America avea să însoţească navele pe Atlantic, conflictul devenea inevitabil.

La 23 mai, Royal Navy a suferit una din cele mai grele lovituri din timpul războiului. Puternicul crucişător de luptă *Hood,* nava cea mai mare, cea mai rapidă şi cea mai puternic armată dintre toate navele, s-a scufundat cu 1.500 de oameni la bord, lovită de un obuz de pe cuirasatul *Bismarck.* Cuirasatul *Prince of Wales,* recent intrat în serviciu, a fost atât de avariat, încât a fost obligat să iasă din luptă. Şi aceasta chiar în ziua în care Churchill trebuia să vorbească în Camera Comunelor de cursul dezastruos pe care-l luaseră evenimentele în Creta.

Nu de mult, primul ministru fusese obiectul

sarcasmelor unui Hitler triumfător care, anunţând cu câteva zile mai înainte în Reichstag aceste victorii, îl tratase drept „unul din cei mai sărmani amatori în strategie”, care „dintr-o singură lovitură reuşise să piardă pe două teatre de operaţiuni”. Cu toate că Churchill rămânea în continuare liderul necontestat al poporului britanic, conducerea războiului crea grave nelinişti, astfel în cât el s-a văzut obligat să ceară Camerei Comunelor un vot de încredere. El l-a câştigat cu o majoritate zdrobitoare, dar îşi dădea seama că ţara era cuprinsă de un pesimism crescând şi, ceea ce era şi mai rău, că acesta se răspândea în Statele Unite unde apăreau din nou îndoieli despre posibilitatea de supravieţuire a Marii Britanii.

Între timp, Roosevelt luase o serie de măsuri care echivalau cu o adevărată declaraţie de război, fără anunţarea ei oficială. Cu o abilitate politică deosebită, el aruncase mingea pe terenul lui Hitler, ştiind foarte bine că ultimul lucru pe care l-ar fi dorit führerul ar fi fost să determine America să intre în joc. Ca şi Roosevelt, el era sfătuit să facă pasul hotărâtor, dar refuzase. Numai după ce ar fi încheiat socotelile cu Marea Britanie, cu Imperiul şi cu aliaţii lor, se gândea să se întoarcă împotriva Americii, dându-i lovitura de graţie.

În aprilie, Statele Unite ocupaseră Groenlanda, trecuseră o mare cantitate de nave de război din Pacific în Atlantic şi puseseră în aplicare un plan potrivit căruia toate apele Atlanticului până h longitudinea de 25° Vest aveau să fie patrulate de unităţile marinei americane. Era o contribuţie majoră la bătălia Atlanticului, căci, dacă în mod oficial navele nu făceau altceva decât să patruleze, ele puteau să semnalizeze prezenţa oricărui avion, navă de suprafaţă sau submarin inamic ce s-ar fi aflat în vecinătatea convoaielor britanice.

Pe acest cer aproape uniform întunecat, singura rază de soare a fost sfârşitul lui *Bismarck,* ceea ce i-a permis lui Churchill să-şi înfrângă deprimarea şi să-şi regăsească obişnuitul optimism. Atunci când puternica navă dispăruse

în zăpadă şi ceaţă deasă, şi împrăştiase urmăritorii, Roosevelt a dat alarma pentru a fi căutată prin toate mijloacele disponibile în zona de patrulare. Hidroavionul Catalina, pilotat de un american, a descoperit în cele din urmă cuirasatul care se deplasa cu toată viteza şi l-a survolat până când unităţile marinei engleze au putut să ajungă la faţa locului şi să-l scufunde cu tunurile şi torpilele. Era o dovadă evidenta ca America era în război, deşi îşi spunea neutri.

Cadogan observase că Churchill era deprimat, dar scrisese în jurnalul sau: „Bietul Winston se va simţi mult mai bine dacă aflăm vreo veste bună". Victoria asupra lui *Bismarck* a fost acel tonic de care avea nevoie, care i-a permis să anunţe dezastrul din Creta fără să dezvăluie întreaga sa amploare. El s-a lansat într-o descriere amănunţita despre trecerea cuirasatului german în Atlantic, despre urmăriri, despre dezastrele pe care le provocase, despre dispariţia sa la adăpostul zăpezii şi al ceţii. În Cameră s-a lăsat o atmosferă de tristeţe, deoarece deputaţii se aşteptau ca primul ministru să-i anunţe că nava scăpase din urmărire. După o pauză teatrală însă, el şi-a reluat naraţiunea spunând că avioanele forţelor aeronavale avariaseră serios bara puternicului bastiment care nu mai putea să ţină cârma şi se învârtea pe loc. Peste câteva minute, Churchill a primit în şedinţă un bilet; după ce a aruncat o privire asupra lui, s-a ridicat. „Nu ştiu dacă-mi pot permite să intervin pentru o clipă. Aflu în acest moment că *Bismarck* a fost scufundat". Deputaţii au izbucnit în aplauze şi momentan tragedia din Creta a fost dată uitării.

În timp ce şefii militari americani spuneau că armata nu era încă gata să intre în acţiune, şi în timp ce multe din persoanele apropiate de preşedinte se temeau ca el să nu fie influenţat de defetismul lor, Roosevelt pregătea de fapt pentru 27 mai un discurs care-i combătea pe cei ce-l acuzau de tergiversare. Înainte de a-l pronunţa, i-a trimis o cablogramă lui Churchill: „Nădăjduiesc că discursul meu din astă-sear! are să vă placă. El are o bătaie mai lungă

decât aş fi crezut posibil cu numai două săptămâni înainte şi îmi place să cred că va primi o largă aprobare din partea destul de numeroaselor elemente care până acum au fost incapabile să vadă lucrurile aşa cum sunt”.

Era un reproş amabil la criticile lui Churchill, care ascundea însă amploarea planurilor lui Roosevelt. Într-o alocuţiune admirabilă, acesta indică poziţia Americii, care trebuie să fi răsunat în urechile germanilor ca un dangăt de clopot. El arăta că securitatea americană se sprijină pe un mare arc de cerc strategic înglobând Groenlanda, Islanda, Marea Britanie, Azorele, Insulele Capului Verde şi chiar Dakarul aflat sub conducerea Vichy-ului, unde orice tentativă a Germaniei de a se instala avea să fie considerată ca o ameninţare pentru Statele Unite. „Reafirmăm, spunea el, în faţa întregii lumi, doctrina americană despre libertatea mărilor”.

Pentru prima dată el declara în mod public că navele americane erau activ angajate pentru a face în aşa fel încât Marea Britanie să primească proviziile de alimente; a mers şi mai departe, spunând: „Vor fi luate tot felul de alte măsuri necesare livrării materialului”. Totuşi, nu era încă o declaraţie oficială de război.

Churchill i-a trimis imediat preşedintelui o cablogramă: „Ne simţim exaltaţi şi fortificaţi de memorabila dumneavoastră declaraţie şi de măsurile de mare însemnătate incluse în starea de urgenţă pe care aţi proclamat-o”. Ulterior, într-una din convorbirile private cu lordul Halifax, Roosevelt a abordat subiectul înlocuirii Marii Britanii în Islanda, a cărei ocupaţie devenise pentru ea o povară. Nu numai că acest lucru ar permite unui anumit număr de soldaţi englezi să meargă să lupte pe alte fronturi, dar şi avioanele obţinute prin legea de împrumut-închiriere ar putea să fie duse acolo de piloţi americani, ceea ce ar diminua presiunea ce apasă asupra echipajelor engeze. Churchill era încântat de această ofertă. Cu toate că spusese şi repetase în public că Aliaţii nu aveau nevoie de trupe americane pentru a înnta împotriva inamicului şi că tot ceea ce solicita era un autor fără restricţii pentru

materiale de război, în realitate strategia sa pe termen luna: fusese întotdeauna bazată pe ideea unei intervenţii americane.

Tocmai atunci, în dimineaţa zilei de 22 iunie. Hitler a comis ceea ce mult! consideră că a fost cea mai mare eroare a lui din timpul războiului, aceea care a deschis calea victoriei noastre finale. La Chequers, unde Anthony Eden, ministrul afacerilor externe, îşi petrecea noaptea după întrevederile avute cu primul ministru, la ora 7, 30 a fost trezit de valet, care îi aducea pe un platou una din faimoasele ţigări de foi ale lui Winston. „Cu complimente din partea primului ministru, domnule: vă comunică că armatele germane au invadat Rusia".

La ora 3 Hitler lansase operaţia Barbarosa. fi.000 de tunuri au deschis focul, în timp ce 120 de divizii germane se lansau spre obiectivele lor: Moscova, Leningrad şi Ucraina. Hitler prevedea o rezistenţă neînsemnată sau niciun fel de rezistenţă.

Churchill, care întreaga sa viaţă a fost un anticomunist îndâriit, anunţă în Camera Comunelor: „Vom da Rusiei şi populaţiei sale tot ajutorul posibil".

Rezistenţa sovietică în faţa puternicei maşini de război naziste, care nu fusese niciodată bătută până atunci, i-a încurcat pe critici şi a stârnit admiraţie.

Niciodată n-ar fi putut, însă, să existe între Churchill şi Stalin aceleaşi relaţii şi acelaşi sentiment al obiectivelor comune ca între Churchill şi Roosevelt. Uimitor era faptul că aceştia din urmă nu se întâlniseră niciodată, deşi în realitate se aflau pe aceeaşi lungime de undă. Strânsele legături de prietenie dintre ei fuseseră ţesute de coresppndenţa lor particulară. Această ciudăţenie avea să se termine curând, în cursul unei întrevederi pe care mulţi au considerat-o tot atât de importantă ca şi nebunească încercare a lui Hitler de a zdrobi Uniunea Sovietică.

15

ÎNTÂLNIRE ISTORICA

Luni 4 august 1941 cuirasatul *HMS Prince of Wales,* purtând încă cicatricele de la întâlnirea sa cu *Bismarck,* a

ridicat ancora, a traversat estacada antisubmarină de la Scapa Flow şi a pornit în Atlantic. Marea era calmă, dar persista o negură deasă. Curând ea s-a risipit şi soarele a apărut ca o prevestire fericită. Pe când cele trei distrugătoare de escortă îşi ocupau poziţiile, Winston Churchill i-a adresat preşedintelui Statelor Unite următorul mesaj:

„Acum am ridicat ancora. Iată, se împlinesc astăzi douăzeci şi şapte de ani de când a fost declanşat celălalt război. Pe acesta trebuie să-l câştigăm, căci de două ori ajunge”.

Într-o cabină de sub punte, Harry Hopkins se odihnea. Fusese animatorul întrevederii dintre cei doi mari oameni de stat şi numai mort ar fi renunţat la această călătorie.

Alegerea navei de război, marcată de bătălia navală, nu era numai o alegere psihologică; era nevoie de o navă mare, deoarece primul ministru era însoţit de o suită numeroasă. În ea se aflau şefi ai tuturor armelor, experţi tehnici şi bineînţeles prea puţin conformistul Cadogan cu Jurnalul său.

Churchill era în formă; în cursul călătoriei se lăuda că, în cei patruzeci şi opt de ani trecuţi, băuse în medie o jumătate de sticla de şampanie pe zi. Cadogan povesteşte că Cliurchill ceruse lordului Cherwell, consilierul său ştiinţific, să transforme aceasta în tone, şi fusese foarte impresionat de rezultatul calculului.

Din anumite puncte de vedere a fost o călătorie de vacanţă studioasă; şi, cu toate că oceanul tăinuia numeroase pericole, era o schimbare plăcută în raport cu tensiunea războiului. În a doua zi a călătoriei, Churchill l-a întrebat pe Hopkins dacă voia să joace table. Secundul american a acceptat numaidecât, dar l-a avertizat pe Churchill: „De acord, dar eu pun mize mari”, la care acesta i-a replicat: „Perfect, fiindcă eu pun mize mici”. Primul ministru era foarte atent atunci când era vorba de joc. La sfârşitul călătoriei, îi datora lui Hopkins 7 lire.

După slabele raţii alimentare din Anglia, era o

schimbare plăcută să fie ospătaţi regeşte. Înainte de plecare, nava îşi făcuse provizii de cocoşi sălbatici şi de o excelentă carne de vită scoţiană, iar Hopkins scoase la iveală o cutie mare de caviar care-i fusese oferită de Stalin.

Pe navă s-a organizat şi proiectarea unui film; la cererea lui Churchill a rulat *Lady Hamilton,* căci, după părerea sa, povestea avea multe puncte comune cu situaţia prezentă. Mai văzuse filmul de cinci ori, dar de fiecare dată îi storcea lacrimi. Evident, el nu putea să uite complet evenimentele din Orientul Apropiat, însă era preocupat mai ales de convorbirile apropiate cu omul care, neîndoios, ţinea în mâinile sale soarta Marii Britanii şi a Imperiului. Churchill, care susţinuse moralul naţiunii în atâtea zile sumbre, nu putea să-şi ascundă teama că s-ar putea ca el să nu-i fie simpatic preşedintelui. Era foarte nervos, asemenea unui viitor ginere care-şi întâlneşte pentru prima dată socrii.

Această călătorie se efectua în cel mai mare secret. În timp ce *Prince of Wales* traversa oceanul cu cea mai mare viteză, preşedintele pleca la Martha’s Vineyard, la bordul iahtului prezidenţial *Potomac*; de aici, el avea să se îmbarce discret pe crucişătorul *Augusta,* pentru a pleca la Argenţia, în golful Placentia din Terra Nova, unde se afla o bază navală închiriată Statelor Unite. Şi el se întreba cu anxietate dacă această relaţie profund amicală, creată de-a lungul unor ani prin corespondenţă, nu avea să se dizolve în cursul acestei întâlniri. Roosevelt îl admira ca orator şi istoric pe acest bărbat pe jumătate englez, pe jumătate american, ale cărui puncte de vedere coincideau atât de bine cu ale sale. Pe de altă parte, marele arhitect al politicii *New Dealului* se temea de modul oarecum feudal în care Churchill considera politica în timp de pace. Dar aceste mici divergenţe între cei doi bărbaţi însemnau prea puţin în raport cu hotărârea lor comună de a-l zdrobi pe Hitler şi fascismul.

Pentru acest eveniment important, cei doi conducători şi-au dorit o frumoasă punere în scenă, întrevederea s-a desfăşurat, ca într-o superproducţie de la

Hollywood, în micul golf înconjurat de coline joase şi împădurite. În timp ce soarele dimineţii risipea pâcla ce învăluia portul, *Prince of Wales* se îndrepta maiestuos spre locul de acostare. Pe punţile sale din faţă şi din spate stăteau aliniaţi marinarii, iar o gardă de onoare în uniforme albe strălucitoare dădea onorul. Pe acoperişul uneia din turele, fanfara de la bord cânta: *The Star Spangled Banner.*

Portul era o adevărată pădure de catarge. Pe navele de război americane de toate dimensiunile, echipajele strigau „Ura”, iar fanfara de pe crucişătorul *Augusta* cânta imnul naţional britanic.

La câteva minute după ancorare, Churchill urcă în vedeta amiralului şi se duse la bordul *Augustei.* Preşedintele, în picioare sub o tendă şi sprijinindu-se de braţul fiului său Eliott, era îmbrăcat într-un costum de panama de culoare deschisă. Churchill se înclină uşor, cu multă ceremonie, şi întinse o scrisoare din partea regelui George al VI-lea, care scria: „Sunt cu adevărat fericit că aveţi în sfârşit ocazia să faceţi cunoştinţă cu primul meu ministru”. Cu mai multă simplicitate, preşedintele spuse: „În sfârşit, ne-am întâlnit”. Cu un gest generos şi afectuos, el deveni imediat simpatic marinarilor englezi; trimise fiecăruia dintre ei o cutie de ţigări, două mere şi o portocală şi o jumătate de livră de brânză. Cea mai mare parte dintre ei nu văzuseră portocale proaspete de doi ani.

Cei doi oameni politici şi experţii lor s-au pus imediat pe treabă. A doua zi, preşedintele împreună cu suita sa, însoţiţi de sute de marinari americani, au asistat la un serviciu religios la bordul lui *Prince of Wales*; americanii, cu capetele descoperite, formau, alături de echipajul englez, un careu în centrul căruia stăteau Roosevelt şi Churchill. Serviciul a fost celebrat de către cei doi preoţi militari, unul englez şi unul american. Era o scenă profund emoţionantă. Un mare număr din marinarii care cântau acolo din toată inima aveau să moară în curând. Într-adevăr, la trei zile de la perfidul atac de la Pearl Harbour navele *Prince of Wales* şi *Repulse* au fost scufundate de

bombardierele japoneze în largul Malayesiei şi s-au produs numeroase pierderi în vieţi omeneşti. Pentru Churchill a fost unul din cele mai mari şocuri din timpul războiului; el trimisese aceste nave puternice pentru a întări flota americană, foarte diminuată în Pacific, explicând: „În acest moment va fi un gest foarte frumos şi care va strânge legăturile lumii de limbă engleză”.

Din întrevederea din golful Placentia a izvorât istorica Cartă a Atlanticului; acolo s-au stabilit de asemenea anumite măsuri de ordin material care au uşurat Marea Britanie de multe din constrângerile şi presiunile bătăliei Atlanticului. Nu de cea mai mică importanţă a fost hotărârea ca marina Statelor Unite să-şi asume sarcina de a proteja convoaiele în zona Atlanticului dintre Islanda şi Statele Unite, ceea ce libera peste cincizeci de distrugătoare şi corvete aflate la baza din portul Haâifax.

Churchill s-a întors la 19 august foarte satisfăcut şi ferm convins că America va intra curând în joc. Totuşi, optimismul stârnit în publicul britanic de Carta Atlanticului s-a risipit foarte repede, fiindcă zilele treceau şi americanii lot nu declarau război. Churchill nu împărtăşea această decepţie; în cursul numeroaselor şi lungilor sale discuţii cu Roosevelt, el se obişnuise să înţeleagă problemele acestuia din urmă. Dacă preşedintele ar fi adus în faţa Congresului problema războiului sau a păcii, acesta ar fi dezbătut-o timp de trei luni; în timp ce, fără a declara război, practic el îl făcea, şi avea să devină din ce în ce mai provocator. Între timp, avea să aştepte în continuare producerea „incidentului” care nu ar fi lăsat altă alegere decât intrarea deschisă în război.

Necazul era că Hitler, angajat în inima Rusiei, era hotărât să nu provoace incidentul; el dorea să-i lichideze întâi pe ruşi şi apoi să se ocupe de America. Până atunci se mulţumea să rămână în afara zonei patrulate de americani şi să-şi trimită submarinele să-şi ridice dijma zilnică între Islanda şi Irlanda de Nord. De aceea Roosevelt a extins zona controlată de marina Statelor Unite la aproape trei sferturi din ocean.

La îl septembrie, preşedintele a hotărât că sosise ceasul. El s-a adresat naţiunii cucerindu-i adeziunea. Roosevelt i-a spus: „Atunci când vedeţi un şarpe care se ridică pentru a muşca, nu aşteptaţi să vă muşte ca să-l zdrobiţi”. Şarpele erau submarinele lui Hitler.

Când Roosevelt s-a aşezat în faţa microfonului, la biroul său de la Casa Albă, a început prin povestirea „incidentului” – atacarea distrugătorului american *Greer* de către un submarin german în apele Islandei. Era dovada că Hitler hotărâse să desfiinţeze libertatea mărilor şi să-şi stabilească dominaţia absolută asupra Atlanticului, apoi asupra lumii.

„Mai întâi, proclamă preşedintele, va trebui ca el să distrugă podul de vase pe care-l construim în Atlantic şi peste care trecem materialul de război menit să-l distrugă, să distrugă complet toată opera sa. Pentru aceasta, el va trebui să lichideze mai întâi patrulele noastre marine şi aeriene; va trebui să reducă la tăcere marina britanică.

Cred că este necesar să mai explicăm o dată şi încă o dată tuturor celor care cred că marina Statelor Unite oferă o protecţie invincibilă, că acest lucru nu este adevărat decât dacă marina engleză rămâne puternică”.

Şi a continuat: „Aceste submarine şi aceste corsare germane sunt şerpii Atlanticului. Ele reprezintă o ameninţare pentru folosirea liberă a largului mării. Sunt o sfidare faţă de suveranitatea noastră. A venit timpul pentru o apărare activă”. Lucru uimitor, preşedintele a reuşit să-i facă pe americani să creadă că ţara lor nu era în război; dar în mintea lui Hitler nu exista nicio îndoială.

Hotărârea finală a fost luată însă de japonezi, şi nu de Roosevelt sau Hitler. Cu o perfidie pe care acesta din urmă nu ar fi dezaprobat-o, în două ore ei au reuşit să scufunde sau să imobilizeze la Pearl Harbour cea mai mare parte din flota americană. Statele Unite au fost luate cu totul pe neaşteptate; patru din cele opt cuirasate care se găseau în port au fost scufundate, şi numai două nu au suferit avarii importante; în plus, trei crucişătoare şi trei distrugătoare au fost de asemenea înecate, iar 219 avioane

au fost distruse sau avariate. În acelaşi timp Japonia invada Malaysia şi o mare parte din Extremul Orient.

America, care de multă vreme era o naţiune divizată, s-a regăsit unificată peste noapte. A doua zi după atacul japonez, Senatul a votat declaraţia de război cu 82 de voturi la zero, iar Camera Reprezentanţilor cu 388 la zero.

Ambasadorul britanic la Washington, lordul Halifax, după ce a ascultat discursul preşedintelui în cele două Camere, a trimis imediat o telegramă la Londra:

„La sosire, a fost primit cu aplauze prelungite; a vorbit cu o energie calmă şi, după câte se putea vedea şi în hemiciclu, şi în galeriile arhipline ale Camerei, unanimitatea a fost totală. Deosebit de semnificativă a fost demonstraţia în care toţi cei prezenţi s-au ridicat şi au aplaudat declaraţia sa potrivit căreia, chiar dacă aceasta ar lua timp, Statele Unite vor face în aşa fel încât acest gen de trădare să nu mai fie posibil”.

Churchill a aflat despre atacul japonez pe când se găsea la dineu la Chequers cu John G. Winant, ambasadorul american, şi Averell Harriman, reprezentantul special al preşedintelui la Londra. Churchill a dat drumul unui mic aparat de radio pe care i-l dăruise Harry Hopkins. S-a auzit o scurtă ştire despre un atac al Japoniei asupra navelor americane din Hawaii. Cei trei bărbaţi au avut sentimentul ca se-ntâmplase ceva deosebit de grav. Majordomul lui Churchill a fost acela care le-a confirmat că flota americană fusese atacată. Churchill l-a chemat numaidecât la telefon pe Roosevelt, care i-a spus: „E absolut exact. Ne-au atacat la Pearl Harbour. Acum ne aflăm pe aceeaşi corabie”. Churchill i-a răspuns: „Aceasta simplifică fără-ndoială lucrurile. Să vă ajute Dumnezeu”. Primul ministru era încântat.

Cabinetul de război britanic a aprobat declaraţia de război imediat făcută Japoniei. Churchill i-a adresat ambasadorului japonez o scrisoare de un formalism care pare comic:

„Date fiind aceste acte de agresiune neprovocată, comise în mod deliberat ca o violare flagrantă a legii

internaţionale şi îndeosebi a Articolului 1 din cea de a treia Convenţie de la Haga referitoare la deschiderea ostilităţilor, la care au aderat şi Japonia şi Regatul Unit, ambasadorul maiestăţii sale la Tokio a primit instrucţiuni să informeze guvernul imperial japonez, în numele guvernului maiestăţii sale a Regatului Unit, că între cele două ţări ale noastre există o stare de război…

Asigurându-vă de înalta mea consideraţie, am onoarea.

Domnule, de a fi credinciosul Dumneavoastră servitor.

Winston S. Churchill”.

O asemenea politeţe „ca pe timpuri” pare, într-adevăr, deplasată în momentul în care japonezii ucideau soldaţi britanici, civili şi supuşi loiali.

Îndată după atacul de la Pearl Harbour, Churchill a declarat că era absolut necesar să se întâlnească din rloU cu preşedintele. În dimineaţa de 12 decembrie el s-a îmbarcat pe Clyde la bordul noului cuirasat *Duke of York,* pentru prima sa vizită la Washington de la începutul războiului.

Cu ocazia întâlnirii de la Argenţia, cei doi conducători care nu se cunoscuseră mai înainte decât prin corespondenţă, au resimţit unul pentru celălalt respect şi stimă. La Washington, unde au petrecut împreună numeroase zile, simpatia lor s-a întărit şi s-a transformat într-o prietenie profundă şi afectuoasă. Au luat chiar obiceiul să intre la orice oră, fiecare în dormitorul celuilalt, spre a dezbate mari probleme de stat.

Una din marile tragedii ale istoriei moderne a fost aceea că Franklin Roosevelt n-a mai trăit încă câteva luni pentru a vedea împlinirea speranţelor şi aspiraţiilor sale. La 12 aprilie 1945 el a murit subit, puţin după întoarcerea de la Conferinţa de la Yalta. Armatele aliate înaintau irezistibil spre victorie; a doua zi după moartea preşedintelui, mareşalul Montgommery anunţa confidenţial că războiul era pe terminate. La 30 aprilie, Hitler se sinucidea în buncărul său din Berlin.

Chiar înainte de sfârşitul războiului, cei care criticaseră cel mai mult legea de împrumut-închiriere au putut să-i mulţumească lui Roosevelt pentru eforturile sale. Într-adevăr, atunci când America a intrat în conflict, mecanismul de împrumut-închiriere funcţiona în sens invers. Statele Unite au avut la dispoziţia lor în mod gratuit şantierele navale şi mâna de lucru britanice; s-au cheltuit de asemenea multe lire sterline pentru amenajarea unor baze care au folosit forţelor armate americane. De asemenea, britanicii au cedat Statelor Unite corvete şi salutiere pentru a lupta împotriva ameninţării submarinelor şi le-au dat baloane de baraj aeriene care protejaseră odinioară oraşele lor contra aviaţiei germane. Programele de fabricaţie pentru forţele americane cu baza în Regatul Unit au costat aproximativ 600.000.000 de dolari; şi Marea Britanie a cheltuit 871.000.000 între 1 iunie 1942 şi 30 iunie 1943.

Naţiunile Commontvealth-ului au scos şi ele din plin din seifurile lor. La sfârşitul lui iunie 1943, Noua Zeelandă şi Australia furnizaseră 1 175 de milioane de dolari, în timp ce ajutorul Canadei era permanent, important şi continuu.

În afară de aceasta, Marea Britanie a plătit pentru contractele anterioare legii de împrumutânchiriere suma enormă de 3 600 de milioane de dolari.

16
AURUL SE ÎNTOARCE

Cu intrarea în acţiune a legii de împrumutânchiriere, Depozitul de valori al Regatului Unit, îngropat adânc în subsolul imobilului Companiei de asigurări Sun Life, a devenit realmente un depozit, căci, începând din acel moment, particularii puteau să-şi vândă titlurile mai mult sau mai puţin după dorinţa lor, fiind plătiţi însă în continuare în lire sterline. Dacă un purtător englez dorea să vândă, Banca Angliei informa imediat depozitul unde Craig şi personalul său luau măsurile necesare pentru ca

titlurile să fie eliberate cumpărătorului sau reprezentanţilor săi. Cu toate acestea, se menţinea în continuare secretul absolut. Pericolul de invazie dispăruse, dar mai rămânea de câştigat bătă ia Atlanticului şi valorile se aflau în mai mare securitate în Canada, ascunse sub pământ, decât într-o hazardată călătorie de întoarcere de-a lungul unui ocean încă infestat de submarine inamice. Pe de altă parte, nu era cu adevărat necesar ca ele să se întoarcă în Regatul Unit, dat fiind că echipa de bărbaţi şi femei a depozitului lucra într-un mod cu totul remarcabil şi eficace. Ceea ce dădea omului modest şi fără pretenţii care era Craig sentimentul unei mândrii liniştite:

„Multă lume mi-a prezis că lucrurile acestea nu vor merge niciodată; dar ele mergeau, şi oamenii au fost surprinşi de felul în care funcţiona totul. Evident, cea mai mare parte a succesului se datorează canadienilor. Nu voi avea niciodată destule cuvinte pentru a recunoaşte ajutorul şi spiritul lor de cooperare”.

Cu excepţia persoanelor care lucrau efectiv în subsol, canadienii au trebuit să aştepte multă vreme după sfârşitul războiului pentru a cunoaşte cauza adevărată a misterioaselor manevre din imobilul Sun Life.

În aparenţă, viaţa zilnică pe care o duceau Craig şi colegii săi nu era deloc diferită de aceea dusă de mii de cetăţeni din Montreal. Abia când ajungeau sub pământ, intrau într-o lume de combinaţii secrete, de chei speciale, de controale şi duble controale înainte de a se aşeza la birourile lor şi de a-şi îndeplini munca, destul de asemănătoare cu cea depusă de persoanele care lucrau în societăţi de investiţii.

Cu toate că nu exista niciun risc să se producă o invazie în Canada, mica echipă a Băncii Angliei s-a angajat în poliţia mobilă auxiliară, echivalentul lui Home Guard. Fiecare s-a antrenat şi a participat la manevre pentru a se pregăti să respingă o invazie despre care nimeni nu credea că s-ar fi putut produce. În Canada şi-au făcut prieteni pentru o viaţă întreagă, petreceau vacanţele în familie, în parcul naţional al Laurentidelor, unde pescuiau, înotau şi

frigeau carne pe jăratic. În afară de temperaturile extreme din cursul verii şi al iernii, totul se desfăşura ca şi cum ar fi lucrat în continuare pe Threadneedle Street.

Copiii lor frecventau şcolile locale, şi aproape uitaseră că pământul lor natal se afla la mii de kilometri. Fiicele lui Craig frecventau Trafalgar School, şi s-au creat asemenea legături afective, încât, după sfârşitul războiului, Shirley Craig s-a întors aici ca profesoară.

Abia după septembrie 1944, la trei luni de la debarcarea aliata în Normandia şi retragerea germană, Banca Angliei a început să întocmească planuri în vederea lichidării Depozitului de valori al Regatului Unit. Preparativele au fost încredinţate lui D.E. John's de la bancă. Într-o notă confidenţială din 27 septembrie, John's remarca că închiderea trebuia să fie efectuată în cea mai mare grabă, deoarece toate operaţiunile asupra titlurilor aveau să fie oprite între momentul când se va începe punerea lor în lăzi şi acela când vor reveni în bănci în Marea Britanie. Ideea sa era ca totul să fie ambarcat pe o singură navă, în speţă pe o navă de război.

„Valoarea nominală a titlurilor este încă astronomică, şi consecinţele pierderii unei singure lăzi ar fi incalculabile. Avantajul unei nave de război pare că rezidă în marele grad de securitate pe care l-ar oferi acestei operaţiuni şi în posibilitatea de a o planifica, astfel încât sosirea lăzilor la cheu şi plecarea navei să nu depindă decât de maree şi nu de respectarea unor orarii".

El recomanda ca nava să fie mare, dat fiind că era necesar un volum de 120 – 140 metri cubi pentru a adăposti titlurile. În toţi aceşti ani secretul fusese atât de bine păstrat, încât ministrul de finanţe, adresându-se primului Lord al Amiralităţii (A. V. Alexander), considera că acesta din urmă nu ştia nimic despre expedierile de la începutul războiului, din moment ce i-a făcut un rezumat despre întreaga operaţiune. El îi scria într-o scrisoare foarte confidenţială:

„Dragul meu Alexander.

Mă găsesc în faţa unei probleme în care ajutorul

dumneavoastră ar fi atât de preţios încât îmi permit să-l solicit în interesul general, în două cuvinte, aş vrea să folosesc o navă de război după sfârşitul ostilităţilor în Europa, pentru a transporta din Canada aici o încărcătură de o valoare imensă.

În zilele întunecate ale anului 1940, Tezaurul a primit ordinul de a aduna toate titlurile la purtător străine aflate în depozit în toate băncile din ţară şi de a le transporta în Canada, unde au fost plasate în Depozitul de valori al Regatului Unit la Montreal. Acest lucru s-a făcut în secret şi fără consimţământul proprietarilor lor care, date fiind circumstanţele, ar fi fost inoportun să fie întrebaţi. Vaoarea titlurilor este foarte mare, şi trebuie să iau în considerare în primul rând securitatea transportului. Dacă folosim o navă comercială, securitatea este cu mult inferioară, fără să mai vorbim de serioasele probleme privind supravegherea în timpul traseului ca şi în punctele de ambarcare şi debarcare. În plus, nu cred că am putea depune totul pe un pachebot, chiar dac-ar fi mare. Pentru alte motive, efectuarea mai multor călătorii ar crea complicaţii de nedorit; începând din momentul mutării titlurilor, orice tranzacţie asupra lor va trebui suspendată. Înainte de a putea să reluăm tranzacţiile, suntem obligaţi să înapoiem titlurile la băncile de la care au fost luate, şi, repet, este mult mai uşor să facem aceasta într-o sigură operaţiune decât în mai multe rânduri”.

După ce indica mărimea cubajului ce trebuia transportat, ministrul recunoştea că va fi necesară o lungă pregătire înainte de a se putea trece la execuţie, „să zicem trei luni după capitularea germană – evident sub rezerva avizului dumneavoastră privitor la minele în derivă”. El adaugă că guvernul era obligat, faţă de public, să organizeze acest transfer în cât mai mare siguranţă şi urgenţă. Lucrul cel mai uimitor în scrisoarea ministrului este faptul că s-a văzut obligat să spună primului Lord ce reprezenta Depozitul de valori al Regatului Unit. Căci Alexander se afla la acest post de când Churchill părăsise Amiralitatea pentru a deveni prim-ministru, şi este greu de

conceput că el nu fusese la curent cu transporturile efectuate de navele de război în 1940. Faptul de a presupune acest lucru demonstrează în ce măsură insistase Churchill ca afacerea să fie cunoscută de cât mai puţine persoane cu putinţă.

În timp ce Amiralitatea căuta o navă adecvată pentru a efectua această misiune discretă, Alexander Craig primea mesaje secrete prin care i se cerea să se pregătească pentru marele exod. Trebuia acordată o prioritate absolută ambalării titlurilor. La Montréal, Craig şi echipa sa au început să ia măsuri pentru închiderea depozitului. Era ca şi cum i se cerea să revină cu cinci ani în urmă, căci zilele febrile de altă dată aproape că s-au repetat. Personalul lucra ziua întreacă, până seara târziu, punând titlurile în cele 1 150 de lăzi de lemn, măsurând fiecare 74 pe 36 şi 37 centimetri.

La 9 august 1945, în *La Gazette,* din Montréal, a apărut o ştire care a rămas neobservată de majoritatea publicului:

„Regatul Unit

Depozitul de valori

Informăm că Depozitul de valori al Regatului Unit, Imobilul Sun Life 62, Montréal, va fi închis pentru depunerea titlurilor începând de miercuri 15 august 1945.

Director, A.S. Craig”.

Se anunţa sfârşitul uneia din cele mai uimitoare realizări din istoria războiului, dar ea n-a stârnit nici cel mai mic interes în oraş.

Când totul a fost inventariat şi depozitat în lăzi, Alexander Craig a distrus registrele cu codul strict secret prin care se efectuaseră tranzacţii în valoare de milioane şi milioane de lire. Totodată el a aflat numele navei însărcinate cu transportarea valorilor în Anglia; era vorba de HMS *Leander,* un crucişător uşor, aflat în reparaţie la Boston după ce fusese torpilat; în acel moment el făcea probe în mare şi primise ordinul de a se deplasa la Montréal pentru o misiune ultrasecretă.

Cu aceeaşi discreţie ca la sosire, lăzile cu titluri au

fost stivuite pe cărucioare şi împinse până la uşa din spate, unde aştepta o cohortă de camioane spre a le transporta la gară. Acolo, paznici înarmaţi asigurau paza, pe lângă un tren aparţinân d lui Canadian Pacific Railway care le-a dus până la cheurile din port. Craig primise ordine scrise ca în presă să nu apară nimic care ar fi oferit cel mai mic indiciu asupra orei plecării. Dar, nu se ştie cum, ştirea a transpirat şi un ziarist isteţ de la *Montreal Star* a aflat de această istorie. Lucrul cel mai de mirare a fost că nu s-a sesizat importanţa problemei: *Montreal Star* a publicat articolul pe o singură coloană sub titlul „Poliţia păzeşte o importantă încărcătură. Titluri ale Regatului Unit de mare valoare sunt încărcate pe o navă în portul nostru”.

Dacă luăm în considerare precauţiile respective, aceasta a fost o adevărată performanţă din partea unui ziarist. Poliţia interzisese accesul în zona situata în vecinătatea navei acostate la cheu şi întregul trafic fusese deviat. După cum se scria în articolul din *Star:*

„Azi-dimineaţă, în timp ce pe un îndepărtat cheu din partea de est preţioasa încărcătură era descărcată din vagoanele lui Canadian Pacific Railwav, ziariştii nu au primit autorizaţia de a se apropia de navă”.

Dar, în câteva linii, redactorul a fost capabil să redea toată esenţa acestei istorii:

„În iunie 1940 o navă de război engleză a adus aici aceste bunuri britanice. Ele cuprindeau o mare cantitate de aur şi titluri aparţinând unor particulari, în valoare de milioane de lire, pe care guvernul britanic le adunase la adăpostul unei legi financiare”.

Craig se duse în port pentru a supraveghea încărcarea; pentru a-i face plăcere, o luă cu el pe fiica sa Shirley. Ea asistă la această operaţiune dintr-o maşină de patrulă, aşezată alături de un poliţist înarmat, în timp ce cele 70 de tone de titluri erau depozitate într-o magazie de muniţii. Valoarea exactă a ceea ce se vânduse rămâne un mister, căci nici până astăzi Banca Angliei şi Tezaurul nu vor să o divulge.

Forrest şi Rent au primit ordinul să se îmbarce pe

crucişător pentru a însoţi titlurile până în Marea Britanie. La 2 septembrie *Leander* pleca şi peste şaptesprezece zile Banca Angliei a informat Tezaurul şi celelalte părţi interesate că totul sosise în bună stare.

Călătoria se efectuase fără incident, astfel încât Harold Forrest nu-şi amintea aproape niciun amănunt. O scurtă notă adresată noului ministru de finanţe, Hugh Dalton, l-a informat des Dre

„Fericitul sfârşit al acestei istorii”, şi acesta a scris pe margine, cu cerneală roşie, „Bravo!”. I se spusese, de asemenea, că, „prin diferite măsuri ingenioase, tranzacţiile asupra titlurilor au putut să continue în timpul călătoriei”. Cum s-a realizat acest lucru, rămâne încă un mister.

Când totul s-a terminat, Dalton i-a scris primului Lord al Amiralităţii:

„Dragul meu Albert.

Iată, a trecut aproape un an de când predecesorul meu solicitase asistenţa dumneavoastră, sub forma unui crucişător destinat să readucă din Canada o încărcătură foarte importantă cu titluri la purtător aparţinând cetăţenilor britanici, şi aţi binevoit să luaţi măsurile necesare. Doresc acum să vă mulţumesc pentru ajutorul pe care mi l-a acordat Amiralitatea, punând la dispoziţia noastră vasul *Leander*. Banca Angliei m-a însărcinat să vă spun cât de mult a apreciat graba cu care a fost primită cererea ei şi îndeosebi amabilitatea şi ospitalitatea faţă de reprezentanţii ei care au însoţit titlurile în timpul transportului. Aş fi fericit să aduceţi acest lucru la cunoştinţa ofiţerilor şi marinarilor de pe *Leander* şi să le transmiteţi mulţumirile şi salutările mele personale”.

El i-a scris de asemenea guverntorului Băncii Angliei:

„Aş vrea să folosesc această ocazie pentru a vă ruga să faceţi cunoscut celor interesaţi că munca şi comportamentul lor au fost apreciate din plin şi să le transmiteţi mulţumirile mele în numele guvernului maiestăţii sale”.

Cât despre Craig şi echipa sa, nu s-a pus problema nici unei recompense oficiale pentru sarcina extraordinară

pe care o îndepliniseră. Nici onoruri, nici decoraţii, nici felicitări publice. Ceea ce este surprinzător este ca acei bărbaţi şi acele femei cărora li se încredinţase paza întregii averi a naţiunii nu păstrau niciun fel de amărăciune. După cum remarca unul dintre ei: „Nu este stilul băncii”.

La 12 decembrie 1975 Alexander Craig, care se afla la pensie din 1955, muri liniştit în fotoliu, în casa sa din Sussex. Văduva sa, Marjorie, spunea: „Asta era munca lui, şi a făcut-o cum era şi firesc

H.

CUPRINS

1 Marea Britanie singură 7
2 O pace de scurtă durată 21
3 începuturile febrei aurului 39
4 Odiseea lui Haslund 64
5 Aurul Olandei 115
6 îndrăzneaţă lovitură de pocher a lui Churchill 157
7 Polemica cu privire la aurul francez. 191
8 Evacuarea avuţiei Marii Britanii... 230
9 Depozitul de valori al Regatului Unit 263
10 Marea Britanie se pregăteşte contra invaziei 268
11 Raidul asupra Dakarului 313
12 Legea de împrumut-închiriere... 335
13 Negocieri dure cu America... 354
14 Roosevelt reînvie nădejdea... 368
15 întâlnire istorică 378
16 Aurul se întoarce 388

Tehnoredactor: MARIANA RĂDULESCU
Format 32/72 X 90. Coli editură 17, 12. Coli tipar 12, 50. Bun de tipar 21 octombrie 1933. Apărut – noiembrie 1983.

Comanda nr. 9794/560.
Întreprinderea poligrafică „13 Decembrie 1918”. Str. Grigore Alexandrescu, nr. 89 – 97, Bucureşti Republica Socialistă România